THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

382
Au79m
1900

Digitized by the Internet Archive
in 2016 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/verordnungsblatt1900aust

Bibliothek der k. k. priv. Südbahngesellschaft
Nº .....

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

DREIZEHNTER JAHRGANG

1900.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS' SÖHNE, I. Wallfischgasse Nr. 10.

332
1900

Inhalts-Verzeichniss

des

Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt.

1900. Nr. 1—149.

RUBRIKEN:

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.
a) Oesterreich.
b) Ungarn.

III. Eisenbahnrecht.

IV. Literatur.

V. Projectirte, noch nicht im Baue befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.
a) Oesterreich.
b) Ungarn.

VI. Oeffentliche, im Baue, bezw. im Betriebe befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.
a) Allgemeines.
b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privathahnen.
1. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.
2. Ungarische Staatshahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.
c) Privathahnen im eigenen Betriebe und answärtige Staatsbahnen auf österr. Gehiete.
1. Oesterreichische und gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
2. Ungarische Eisenbahnen.

VII. Schleppbahnen.

VIII. Diverses.
Allgemeines.
Lagerhans-Angelegenheiten.
Personalien.
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

B. Ausland.

C. Schiffahrt.

D. Viehtransporte u. Seuchenangelegenheiten.

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährlich ein abgesondertes Inhaltsverzeichniss erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bahnaufsicht. Strenge Handhabung. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 2. Juni 1900, Z 1948/B. **68**, 1501.

Bahnbauten. Correspondenz mit den militärischen Behörden. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 4. December 1899, Z. 42.743. **1**, 1.

Bahnhofrestaurationen. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 5. April 1900, Z. 652. **45**, 1133.

Beheizung von Personenwagen. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 3. April 1900, Z. 8365. **44**, 1109.

Brückeneinschiebung (seitliche) in die Bahnachse. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 21. October 1900. Z. 16.777/A. **125**, 2413.

Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere. **12**, 465. **32**, 890. **40**, 1034. **65**, 1452. **87**, 1822. **98**, 1998. **100**, 2022.

Concessionen:

— Elektrische Kleinbahn in Prag (Parkstrasse-Florenzgasse). **1**, 2.

— Localbahn Tannwald-Grünthal. **9**, 382.

— Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf. **15**, 529.

— Kleinbahn Berg Isel-Igls. **19**, 633. **39**, 1017.

Concessionen:

— Elektrische Kleinbahnen in Brünn und Umgebung. **22**, 689 **82**, 1737.

— Localbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau. **29**, 821.

— Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach. **29**, 828.

— Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappe. **31**, 865.

— Localbahn Lundenburg-Landesgrenze. **36**, 961.

— Localbahn Hinter Třeban-Lochowitz. **45**, 1129. **58**, 1329.

— Localbahn Jenbach-Mairhofen (Zillerthalbahn). **65**, 1445.

— Elektrische Kleinbahnlinien in Krakau, vom 23. Mai 1900, R.-G.-Bl. Nr. 92. **70**, 1533.

— Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf vom 8. September 1900, R.-G.-Bl. Nr. 152. **108**, 2149.

— Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung vom 25. October 1900, R.-G.-Bl. Nr. 183. **129**, 2873.

— Elektrische Kleinbahn Prag (Smichov)-Košíř vom 2. November 1890, R.-G.-Bl. Nr. 184. **133**, 2561.

— Localbahn Schwarzenan-Waidhofen a. d. Thaya vom 10. November 1900, R.-G.-Bl. Nr. 192. **135**, 2613.

— Elektrische Kleinbahnen in Krakau vom 23. Mai 1900, R.-G.-Bl. Nr. 92. **139**, 2749.

— Elektrische Kleinbahnen in Wien vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58. **146**, 3053.

Ein- und Durchfuhrsverbote:

— Galvanische Apparate zu Heil- und Gesundheitszwecken. **4**, 152.

— gegenüber Aegypten und Portugal. **38**, 1001. **53**, 1249.

277689

Ein- und Durchfuhrsverbote:
— gegenüber Smyrna und Vilajet Aldin in Kleinasien. **66**, 1478. **119**, 2333.
— gegenüber Glasgow in Schottland. **113**, 2229.
Eisenbahnbau. Einladung des Reichs-Kriegsministeriums zu den Bahncommissionen. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 26. März 1900, Z. 10.704. **41**, 1049.
Eisenbahnunfälle. Erhebungsmaterial. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 24. Jänner 1900, Z. 5217/B ex 1899. **21**, 675.
— Erstattung von Anzeigen über Tödtung von Militärpersonen. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 17. Februar 1900, Z. 57.218 ex 1899. **26**, 766.
Fahrbetriebsmittel. Vorlage der Typenpläne und der Bauart. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 12. Februar 1900, Z. 5030. **25**, 749.
— für Schleppbahnen und Bergwerksbahnen. Eisenbahnbehördliche Ingerenz auf Beschaffung und Verwendung. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 19. September 1900, Z. 16.767. **110**, 2181.
Fahrordnungen. Verfassung, Vorlage und Kundmachung. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 4. December 1899, Z. 27.988. **24**, 725.
Geleisedeformationen. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 16. Februar 1900, Z. 16.492/A. **25**, 750.
— Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 11. Juni 1900, Z. 8567/A. **80**, 1705.
General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Diensttitel der Fachbeamten der VIII. und IX. Rangsclasse. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 4. April 1900, Z. 453/E. M. **42**, 1073.

Gesetze:
Budget für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1900. Kaiserliche Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 264. **2**, 49.
— — vom 1. Juli bis Ende December 1900. **75**, 1617.
— Regelung der Stempel- und unmittelbaren Gebühren, der Verbrauchs-Stempel und die Taxen im Verhältnisse mit Ungarn. Kaiserliche Verordnung vom 29. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 268. **4**, 145.
— — Durchführungsverordnung vom 29. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 269. **4**, 152.
— Galizien. Bauordnung für Dorfgemeinden, kleinere Städte und Märkte. **25**, 749.
— — Finanzielle Förderung der Localbahn Przeworsk-Bachorz (Dynow). **138**, 2677.
— Istrien. Beitragsleistung zu den Kosten des Baues der Eisenbahn Triest-Parenzo. **77**, 1645.
— Niederösterreich. Uebergabe der Stammactien der Mühlkreisbahn an die Staatsverwaltung. **143**, 2929.
— Tirol. Zufahrtstrassen zu Bahnhöfen und Aufnahmsstationen. Gesetz vom 24. October 1899. **14**, 509.
Güterdienst. Trennung des Fern- vom Nahverkehr. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 8. Mai 1900, Z. 5967/B. **56**, 1297.
Krankenabgabestationen im Eisenbahnverkehre. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 28. April 1900, Z. 11.564. **51**, 1210.
Kronenwährung. Zulassung anderer Zahlungsmittel bei den Cassen der österr. Staatsbahnen. Kundmachung vom 30. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 1. **3**, 97.
Locomotiven. Befähigung des Personals zur Wartung. **67**, 1477.
Marine. Schiessplätze Monte Saline, Monte Cane und Valle Saccorgiano bei Pola. Freihaltung des Seeraumes. Verordnung vom 9. Juni 1900, R.-G.-Bl. Nr. 134. **93**, 1913.
Motorwagen. Bremsvorrichtung. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 9. Juli 1900, Z. 9125/A. **85**, 1799.
Pariser Ausstellungsgüter. Zollamtliche Behandlung und statistische Anmeldung. Verordnung vom 12. Februar 1900. **21**, 673.
Reblaus. Amtlich untersuchte Gartenanlagen. **54**, 1261.
Schiffahrt. (Siehe auch C.)
— Schiffahrt am Bodensee. Verordnung vom 12. November 1899, R.-G.-Bl. Nr. 225. **17**, 581.
— Untersuchung der Lichter und Signalmittel zur See. Verordnung vom 28. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 254. **20**, 653.
Schleppbahnen. Anordnung und Sicherung der Abzweigungen. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 17. Jänner 1900, Z. 35.015. **13**, 489.
— Competenz zur Genehmigung von Schleppbahnanlagen. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 20. September 1900, Z. 30.740. **111**, 2193.
— Competenz bezüglich der Genehmigung von Typen der Fahrbetriebsmittel und Benützungsconsens. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 19. September 1900, Z. 16.767. **110**, 2181.
Sicherungsanlagen der Stationen. Einbeziehung der Distanzsignale. **83**, 1757.
Signalgläser, rotbe, mit eingegossenem Drahtnetze. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 8. März 1900, Z. 15.938 ex 1899. **32**, 889.
Staatseisenbahnrath.
— Protokoll der Sitzung vom 2. December 1899. **7**, 289. **8**, 337.
— Frühjahrssession am 6. Juni 1900. **58**, 1337.
— Mitgliederverzeichniss. **64**, 1430.
— Protokoll der Sitzung vom 6. Juni 1900. **85**, 1785.
— Abänderung im § 2 der Statuten. **38**, 1001.
Exportcomité. **27**, 792.
Staatsvertrag mit Italien, betreffend den Eisenbahnanschluss Cervignano-S. Giorgio di Nogaro, vom 24. Jänner 1900, R.-G.-Bl. Nr. 146. **106**, 2117.
Statistik:
— Auswärtige Handelsstatistik. Angabe der Herkunfts- und Bestimmungsgebiete. Verordnung vom 29. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 274. **2**, 152.
— Zwischenverkehrsstatistik. Handhabung. Erlass des Handelsministeriums vom 29. December 1899, Z. 60.003. **9**, 389.
— Ausgabe statistischer Gebührenmarken in Kronenwährung. Verordnung vom 21. Februar 1900, R.-G.-Bl. Nr. 34. **26**, 765.
— Betheilung der Stationen mit zwischenverkehrsstatistischen Werthzeichen und Drucksorten. **44**, 1110.
— Errichtung statistischer Exposituren für die Zwischenverkehrsstatistik. **68**, 1508.
Stempelwerthzeichen. Amtlicher Aufdruck. Kundmachung vom 23. Februar 1900, R.-G.-Bl. Nr. 36. **30**, 845.
Tarife:
— Verlautbarung von Tarifermässigungen. Verordnung vom 14. Jänner 1900, Z. 1987. **6**, 249.
— — Erlass des Eisenbahnministeriums vom 11. September 1900, Z. 40.722. **107**, 2137.
Unfallverhütungs-Commission. Statut vom 13. Mai 1900, R.-G.-Bl. Nr. 86. **62**, 1393.
Uniformirungsverhältnisse bei den Kleinbahnen (Tertiärbahnen). Kundmachung vom 13. Februar 1900, Z. 50.589 ex 1899. **21**, 674.
Weg- und Wasserläufe-Uebergabe in die Benützung der Interessenten. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 4. März 1900, Z. 53.552 ex 1899. **31**, 875.
Zollämter:
— Expositur Selberstrasse bei Asch. **11**, 445.
— Ansageposten an der Zolllinie bei Kozaczówa. **11**, 445.
— Zollexpositur in Dolegna. **11**, 445.
— Hauptzollamt II. Classe in Dieditz. **19**, 635.
— Nebenzollamt II. Classe in Lažek. **19**, 635.
— Hauptzollamt Budapest. **30**, 847.
— Hauptzollamt I. Classe in Böhm.-Leipa. **31**, 876.
— Hanptzollamt II. Classe in Gablonz. **35**, 945.
— Nebenzollamt in Vallarsa. **53**, 1249.
— Hauptzollamt II. Classe in Saaz. **62**, 1395.
— Nebenzollamt I Classe in Pinswang. **79**, 1688.
— Hauptzollamt Cervignano. **86**, 1805.
— Nebenzollamts-Expositur in Trecroci. **102**, 2045.
— Hauptzollamt in Kolin. **102**, 2045.
— Hauptzollamt in Kufstein. **102**, 2045.
— Expositur des Hauptzollamtes Triest im Staatsbahnmagazin 5. **103**, 2057.
— Expositur in der Grossmarktballe in Wien. **111**, 2194.
— Hauptzollamt Dieditz. **113**, 2229.
— Hauptzollamt Cattaro. **113**, 2229.
— Nebenzollamt Johanngeorgenstadt. **136**, 2633.
— Hauptzollamt in Olmütz. **141**, 2801.
— Nebenzollamt in Hermsdorf. **144**, 2965.
— Hauptzollamt in Pressburg. **144**, 2965.
— Hauptzollamt in Gablonz. **144**, 2965.
— Zollexpositur in Gablonz. **149**, 3173.
Zugförderung. Abfertigung von Zügen mit Nachschiebelocomotiven. Erlass des Eisenbahnministeriums vom 5. Juli 1900. Z. 30.113. **85**, 1798.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Abgeordnetenhaus.

Dringlichkeitsanträge, Anträge und Anfragen:
— Kienmann, betreffend die Verkehrssicherheit auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft. **25**, 753.

Dringlichkeitsanträge, Anträge und Anfragen:
— Kaiser, betreffend Verbesserungen des Eisenbahnverkehres in Schlesien. **25**, 753.
— Resel, betreffend die Verkehrssicherheit auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft. **25**. 753.
— Hybeš, betreffend die Zustände auf den Bahnhöfen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. **25**, 754.
— Prochaska, betreffend Stabilisirung der Wagenputzer am Bahnhofe in Salzburg. **26**, 769.
— Lecher, betreffend Tarifirung von Mineralsäuren. **26**, 770.
— Krumbholz, betreffend Errichtung einer Frachtenstation in Königshof. **26**, 770.
— Březnowsky, betreffend Militärtarif. **26**, 770.
— König, betreffend Adaptirung des Warteraumes in der Haltestelle Praskoles-Žebrak. **26**, 770.
— Jax, betreffend Verbindung der Ybbsthalbahn mit Mariazell. **35**, 948.
— Deym, betreffend Ermässigung der Kohlentarife. **35**, 948.
— Schlesinger, betreffend Bilanz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **59**, 1351.
— Heeger, betreffend Fahrordnungsangelegenheiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **59**, 1351.
— Schrammel, betreffend Zeitkarten auf den elektrischen Bahnen in Wien. **26**, 771.
— Tschernigg, betreffend Eröffnung der Bahnlinien Wolfsberg—Zeltweg und Unter-Drauburg—Wöllan. **26**, 771.
— Kienmann, betreffend Verladung explosiver Gegenstände in Felixdorf. **26**, 771.
— Keil, betreffend Uebelstände auf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. **26**, 771.
— Grössl, betreffend Kalktarife. **30**, 851.
— Erb, betreffend Betriebsverhältnisse in Enns und Kleinreifling. **30**, 851.
— Erb, betreffend Anerkennung der Strecke Enns von der steierischen Grenze bis Steyr als ärarischen Fluss. **31**, 577.
— Wohlmayer, betreffend Fortsetzung der Pielachthalbahn nach Mariazell. **32**, 898.
— Iro, betreffend Personentarif auf der Linie Marienbad—Karlshad. **32**, 898.
— Rutowski, betreffend Donau-Oder-Weichsel-Canal. **33**, 914.

Gesetzentwürfe:
— Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionspräliminares der Staatsbahnverwaltung für die Zeit bis Ende 1904. **22**, 693.
— Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1900. **25**, 753.
— — vom 1. Juli bis Ende December 1900. **65**, 1454.
— Investitionen für Eisenbahn-Angelegenheiten und Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Kernhof nach Mariazell. **26**, 769.
— Finanzgesetz für das Jahr 1899 sammt Staatsvoranschlag und Investitionspräliminare. **27**, 790.
— Verstaatlichung der Nordwestbahn. **65**, 1455.
— Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Personen. **66**, 1467. **69**, 1518.
— Gebührenerleichterung anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen. **68**, 1508.

Interpellationen:
— Forcher, betreffend Dienstverhältnisse der Werkmeister. **1**, 3.
— Sylvester, betreffend Rollfuhrdienst in Salzburg. **1**, 3.
— Keil, betreffend Uebelstände im Personenverkehr auf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. **1**, 3.
— Kienmann, betreffend Uebelstände auf dem Bahnhof in Felixdorf. **1**, 3.
— Cena, betreffend Dienstverhältnisse der Bahnwächter in Galizien. **1**, 3.
— Schrammel, betreffend Dienstverhältnisse der Maschinenwärter. **1**, 3.
— Schrammel, betreffend Steuervergütung für Staatsbahnbedienstete. **1**, 3.
— Zabuda, betreffend Fahrpreisbegünstigungen für pensionirte Staatsbeamte. **1**, 4.
— Mayer, betreffend Errichtung der Frachtenstation Stillfried. **1**, 4.
— Dvořak, betreffend Reorganisation der Seesanitätsverwaltung. **1**, 4.
— Hofer, betreffend Verkehrsverhältnisse auf der Buschtěhrader Eisenbahn. **27**. 790.
— Bukovič, betreffend Baggerdienst der Seeverwaltung. **28**, 809.
— Kubik, betreffend Ueberfahrt in Oświęcim. **31**, 877.
— Dobernig, betreffend Stationserweiterung in Klagenfurt. **31**, 877.

Interpellationen:
— Boheim, betreffend Offertausschreibungen der k. k. Staatsbahnen. **33**, 916.
— Heeger, betreffend das Vorgehen des Stationsvorstandes der k. k. Staatsbahnen in Jauernigg als Leiter der dortigen Salzniederlage. **35**, 948.
— Nikolaj von Wassilko, betreffend Holztransporte auf der Strecke Hatna—Itzkany. **35**, 949.
— Biankini, betreffend die Handelsmarine. **35**, 949.
— Prochazka, betreffend Betriebsverhältnisse auf der Südbahn. **36**, 967.
— Schönerer, betreffend Vorgehen der berufsgenossenschaftlichen Versicherungsanstalt gegenüber dem Oberhauarbeiter Kandler. **36**, 967.
— Danielak, betreffend Auflösung der Haltestelle Chrzanow. **36**, 967.
— Kubik, betreffend Wohnungsverhältnisse der Bahnwächter in Galizien. **36**, 968.
— Lang, betreffend Unzukömmlichkeiten bei der Räumung von Geleisen bei Schneefällen. **36**, 968.
— Okuniewski, betreffend Vernachlässigung der ruthenischen Sprache im Eisenbahndienste. **36**, 968.
— Zeller, betreffend Vergütung der Personaleinkommensteuer von Bezügen der Staatsbahnbediensteten. **36**, 968.
— Verkauf, betreffend das Reinerträgniss der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **55**, 1285.
— Kink, betreffend die Deckung des Bedarfes der österreichischen Bahnen aus österreichischen Fabriken. **55**, 1285.
— Thurnherr, betreffend Wohnungen der Eisenbahnbediensteten in Langen am Arlberg. **66**, 1468.
— Schücker, betreffend den Kohlenverkehr. **66**, 1468.
— Verkauf, betreffend Ueberprüfung der Rechnungsabschlüsse der Buschtěhrader Eisenbahn. **66**, 1468.
— Verkauf, betreffend den Bau der Localbahn Rossbach-Adorf. **66**, 1468.

Interpellationsbeantwortungen:
— Mandyczewski, betreffend Feuersbrunst in Bratkowce infolge Funkenflug der Locomotive. **26**, 769.
— Sapieha, betreffend Entwässerung der Eisenbahngräben in Galizien. **32**, 899.
— Sylvester, betreffend Rollfuhrdienst in Salzburg. **32**, 899.
— Cena, betreffend Wohnungsverhältnisse der Bahnwächter auf der Strecke Jaroslau—Sokal. **32**, 899.
— Mayer, betreffend Frachtenstation Stillfried. **32**, 900.
— Kaiser, betreffend Fahrordnungsangelegenheiten in Schlesien. **32**, 900.
— Cena, Welponer, Kienmann, Schrammel, Resel, betreffend Unregelmässigkeiten im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft. **32**, 916.

b) Ungarn.

Abgeordnetenhaus.

Gesetzentwurf, betreffend den für Staatseisenbahn-Investitionen präliminirten Credit. **55**, 1286.

III. Eisenbahnrecht.

Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Eine anlässlich der Reparatur eines Geleisewechsels erlittene Verletzung fällt unter das Haftgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27. **26**, 766.

Das Eisenbahnärar haftet für den Schaden, der einem Verfrächter infolge der seitens einer Staatsbahn-Direction ertheilten unrichtigen Auskunft betreffs des Frachttarifes erwächst. **33**, 914.

Wurde eine Klage vom Civilrichter nach geschlossener Verhandlung in der Hauptsache als nicht vor die ordentlichen Gerichte gehörig abgewiesen, sohin aber vom Reichsgerichte ausgesprochen, dass die Klage vor die ordentlichen Gerichte gehöre, so hat das Civilgericht über dieselben auf Grund der früher durchgeführten Verhandlung ohne neuerliches Verfahren zu erkennen. **47**, 1161.

Die Bestimmung des Art. II, Abs. 10, des Einführungsgesetzes zur Executionsordnung, wonach im Falle einer Execution auf Dienstbezüge wegen Steuern und öffentlichen Abgaben die Hälfte des sonst der Execution unterliegenden Jahresbezuges frei bleiben muss, kann nicht auf die Bezüge der nicht dauernd angestellten Personen ausgedehnt werden; vielmehr unterliegen diese Bezüge der Execution ohne jede Beschränkung. **50**, 1201.

Das Anhalten eines Eisenbahnzuges auf offener Strecke durch Winken und Schwenken mit Schirmen, Stöcken u. dergl. bildet den Thatbestand der Uebertretung des § 431 St.-G. **55**, 1282.

Eine Eisenbahnstation ist keine Zweigniederlassung im Sinne des § 87 der Jurisdictionsnorm. Die Eisenbahn-Unternehmung kann daher nicht an dem Gerichte jenes Ortes, an welchem sich die betreffende Station befindet, belangt werden. **66**, 1466.

Durch die Bestimmungen des Art. 27 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, bezw. des § 26 der reglementarischen Bestimmungen über den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits (giltig vom 1. März 1894) haben die Vorschriften der Art. 400 und 401 H.-G.-B. über die Haftpflicht des Frachtführers für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des ihm übertragenen Transportes bedient, keine Aenderung erfahren. **21**, 675.

Den Eltern des durch einen Eisenbahnunfall Getödteten stehen auf Grund des Haftpflichtgesetzes keine Schadenersatzansprüche für dasjenige zu, was ihnen durch den Tod ihres Kindes entgangen ist. **27**, 785.

Die Entschädigungsleistungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes obliegen der den Betrieb der Unfallsbahn führenden Verwaltung und nicht der Eigenthümerin der betreffenden Bahn. **27**, 785.

Der Gattin des bei einem Eisenbahnunfalle Getödteten stehen auf Grund des Haftpflichtgesetzes kein Anspruch auf Ersatz der von ihr eingebrachten und infolge der Concurseröffnung über das Vermögen ihres verstorbenen Gatten verloren gegangenen Mitgift zu, insofern die Concurseröffnung nicht ausschliesslich durch den Tod des Gatten verursacht wurde. Die der Witwe auf Grund des Gesetzes oder Ehevertrages eingeräumten Ansprüche auf Rückerlangung der Mitgift sind vielmehr gegen die Verlassenschafts- oder Concursmasse zu richten. **27**, 785.

Den Kindern des bei einem Eisenbahnunfalle Getödteten steht nach dem Wortlaute des § 1327 a. b. G.-B. nur der Anspruch auf den Ersatz des thatsächlichen Entganges, also desjenigen zu, was im Zeitpunkte der Tödtung positiv feststeht. Sie haben jedoch gegenüber der Unfallsbahn keinen Anspruch auf einen ihnen in der Zukunft möglicher Weise zufallenden, von allerlei Nebenumständen bedingten Versorgungsanspruch. **27**, 785.

Die Frage der passiven Klagslegitimation ist eine meritorische und ihre Erledigung daher dem Endurtheile vorbehalten. Zur Begründung des Gerichtsstandes der Streitgenossenschaft genügt es, dass die Streitgenossenschaft in der Klage behauptet wird; der Zweitbeklagte folgt daher als Streitgenosse dem Gerichtsstande des Erstbeklagten, auch wenn diesem die passive Klagslegitimation thatsächlich fehlt. **27**, 785.

Die Eisenbahnunternehmung haftet gemäss § 19, Punkt 2, der Eisenbahn-Betriebsordnung für jeden durch Verschulden ihrer Organe zugefügten Schaden. **43**, 1090.

Der Schadenersatzanspruch, welcher von einer der Unfallversicherung unterliegenden Person wegen Körperverletzung erhoben wird, muss im Sinne des § 47 Unfallversicherungsgesetzes zur Gänze „dermalen" abgewiesen werden, solange die Frage noch nicht definitiv ausgetragen ist, welchen Betrag der Verletzte aus diesem Anlasse von der Unfallversicherungsanstalt erhält. **43**, 1090.

Das Gleiche gilt von dem sich mit der von der Unfallversicherungsanstalt bereits zugesprochenen Rente deckenden Schadenersatzanspruche dann, wenn die Möglichkeit vorhanden ist, dass die Unfallversicherungsrente späterhin ganz oder theilweise entzogen werden kann. **43**, 1090.

Eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn liegt nicht blos dann vor, wenn der Unfall mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren im Zusammenhange steht, sondern auch dann, wenn der Unfall am Bahnhofe, inmitten des Verkehrsbetriebes, in den mit dem Betriebe in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen erfolgt. **59**. 1350.

Die Frage, ob eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn vorliegt oder nicht, kann durch eine Incompetenzeinwendung nicht zur Entscheidung gebracht werden. **59**, 1350.

Das Klagerecht auf eine auf Grund des Haftpflichtgesetzes gebührende Entschädigung verjährt gemäss § 1489 a. b. G.-B. nach Ablauf von drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt wird. **59**, 1350.

Bei Ansprüchen auf Schadenersatz wegen Versäumung der Lieferfrist ist der Gegenbeweis, dass ein Schaden überhaupt nicht eingetreten sei, zulässig. Ist jedoch dieser Gegenbeweis nicht erbracht, so gebührt der nach § 87 Betr.-Regl. ohne Schadennachweis der Partei entfallende Ersatzbetrag als Conventionalstrafe und kann daher durch Gegenbeweis über die faktische Höhe des Schadens nicht herabgemindert werden. **63**, 1410.

Die Eisenbahn ist zur Tränkung auch von unbegleiteten Thiertransporten ohne Antrag des Absenders nicht verpflichtet, und zwar auch dann nicht, wenn sie von dem Rechte, Begleitung zu fordern, keinen Gebrauch gemacht hat. **72**, 1565.

Nimmt sie aber dennoch in einem solchen Falle die Tränkung vor, so haftet sie für die durch die Bewerkstelligung derselben etwa verursachten nachtheiligen Folgen. **72**, 1565.

Die Vereinbarung auf Lieferung des elektrischen Stromes gegen Bezahlung eines jährlichen Pauschalbetrages ist kein Werkvertrag, sondern ein Lieferungskauf. **78**, 1670.

Mangels einer besonderen Vereinbarung kann die Elektricitätsgesellschaft in dem Falle, als sie infolge Säumens ihres Contrahenten mit der Bezahlung der fälligen Monatsraten kraft ihres vertragsmässigen Rechtes die Stromzufuhr einstellt, nicht den bedungenen Preis für jene Zeit verlangen, während welcher der elektrische Strom nicht geliefert wurde; sie ist nur berechtigt, die Erfüllung des Vertrages und Schadenersatz zu begehren. **78**, 1670.

Anträge auf Feststellung der Unrichtigkeit einer der gerichtlichen Entscheidung über die Entschädigung für Enteignungen zu Eisenbahnzwecken zugrunde gelegten thatsächlichen Voraussetzung auf Grund von Thatumständen, welche den Expropriaten erst nach Rechtskraft des Entschädigungserkenntnisses bekannt geworden sind, und auf Zuerkennung einer Mehrentschädigung infolge der geänderten Sachlage sind an die im § 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, bestimmte Frist nicht gebunden. **81**, 1723.

Artikel I, al. 2, der Ministerialverordnung vom 22. September 1899, R.-G.-Bl. Nr. 179, ergänzt den § 4 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, betreffend die Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrankheiten; eine zur Verhängung des Verfalles von Thieren (§ 45 l. c.) ausreichende Voraussetzung liefert der Mangel der für den Viehverkehr mit den Ländern der ungarischen Krone vorgeschriebenen Ursprungs- und Gesundheitszeugnisse nicht. **83**, 1758.

Die Enthebung eines nach dem Gesetze vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, bestellten Curators hat zu erfolgen, wenn der Zweck, um dessen willen die Curatel zugelassen wurde, weggefallen ist. **84**, 1773.

Das Anlehnen von Eisenbahnreisenden an die Coupéthüre beinhaltet einen Mangel der allergewöhnlichsten Aufmerksamkeit, und kann daher ein Verschulden an einer infolgedessen durch das Zufallen der Coupéthüre herbeigeführten Verletzung gemäss § 1297 a. b. G.-B. nur den betreffenden Reisenden selbst, nicht aber der Eisenbahnunternehmung oder ihren Bediensteten zugerechnet werden. **89**, 1850.

Der Ingenieur, welchen die Behörde zur Uebernahme von Schwellen für den ihrer Leitung unterstehenden Bau einer staatlich durch Garantie eines Reinerträgnisses begünstigten Localbahn entsendet, ist als Beamter nach § 101 St.-G., und die ihm zustehende Entscheidung über die Vertragsmässigkeit der Schwellen als Entscheidung einer öffentlichen Angelegenheit im Sinne der §§ 104 und 105 St.-G. anzusehen. **90**, 1862.

Für die Bahnverwaltung besteht keine Verpflichtung, die Befolgung des Verbotes des Betretens der Bahngeleise seitens der Reisenden durch das Bahnaufsichtspersonale besonders überwachen zu lassen. Wenn demnach ein Reisender entgegen der Vorschrift des § 16 des Eisenbahn-Betriebsreglements das zu befahrende Bahngeleise betritt, so trifft diesen allein das Verschulden an dem hiedurch verursachten Unfalle. **114**, 2246.

Die Bestimmungen des § 34 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, über die bücherliche Anmerkung des gerichtlichen Erlages einer gerichtlich festgestellten Entschädigung finden auch auf jene Fälle analoge Anwendung, in denen die Entschädigung im Sinne des § 22, lit. c, aussergerichtlich festgestellt und auf andere Art als durch gerichtlichen Erlag geleistet wurde. **117**, 2297. **118**, 2318.

Gegen die durch gleichförmige Entscheidungen der beiden unteren Instanzen erfolgte Abweisung des Begehrens um eine derartige bücherliche Anmerkung ist der ausserordentliche Revisions- und Nullitätsrecurs zulässig. **117**, 2297. **118**, 2319.

Der Anspruch auf Bezahlung eines Schmerzensgeldes ist ein höchst persönlicher, auf die Erben des Verletzten nicht schlechthin übertragbarer. Dieser Ansprnch wird zum Bestandtheile des Vermögens des Verletzten nnd damit nach § 531 a. b. G.-B. ein Gegenstand der Uebertragung an die Erben erst dann, wenn der Verletzte noch persönlich denselben gegen den Schnldtragenden gerichtlich geltend gemacht oder hierüber einen Vergleich abgeschlossen hat. **120**, 2345.

Nach § 106 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes haftet eine Eisenbahn auch für den durch einen mittelbaren Eingriff in die Rechtssphäre eines Dritten (Absperrung einer den Zugang zu einer Realität vermittelnden öffentlichen Strasse und dadurch Entwerthnng der Realität) vernrsachten Schaden. **122**, 2373.

Das Ansgleiten auf den in das Bahnhofsgebäude führenden Stufen infolge Glatteises und die hiedurch hervorgernfenen Körperverletzungen fallen nicht unter das Haftpflichtgesetz, weil der bezügliche Unfall sich nicht als eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn darstellt. Derartige Unfälle, bezw. die Haftung für dieselben sind vielmehr lediglich nach den Normen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu beurtheilen. **123**, 2387.

Die im § 10, lit. b), der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238 (Eisenbahn-Concessionsgesetz), normirte Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zur Vergütung des Schadens ist nicht an die im 30. Hauptstücke des II. Theiles des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über den Schadenersatz festgesetzten Voraussetzungen gebunden. Die Eisenbahnunternehmung ist vielmehr verpflichtet, allen durch den Bau der Bahn veranlassten Schaden auch in dem Falle zu ersetzen, als sie keinerlei Verschulden trifft. **128**, 2458.

Die Unterlassung der gemäss § 29 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, vom Betriebsunternehmer oder Betriebsleiter zu erstattenden Unfallsanzeige an die politische Behörde erster Instanz kann eine Schadenersatzpflicht des Unternehmers für den Verlust der dem Versicherten wegen des Betriebsunfalles nach dem erwähnten Gesetze sonst gebührenden Entschädigungsrente begründen. **129**, 2475.

Ein Verschulden durch Unterlassung der nöthigen Aufsicht über ein Kind seitens der hiezu verpflichteten Personen ist keine „unabwendbare Handlung einer dritten Person" im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, und begründet auch nicht ein Verschulden des Kindes selbst. Ein solches Verschulden befreit sonach die Eisenbahnunternehmung nicht von der ihr gemäss des citirten Gesetzes obliegenden Haftnng für die durch eine Ereignung auf der Eisenbahn herbeigeführte körperliche Verletzung oder Tödtung des Kindes. **131**, 2518.

Die Vermiethung von Arbeiterwohnungen in den dem Unternehmer gehörigen Arbeiterhäusern an Arbeiter gegen einen monatlichen Abzug vom Lohne involvirt, auch wenn beim Beziehen der Wohnung nichts verabredet wurde, einen Miethvertrag. Die Höhe des Miethzinses ist irrelevant. **132**, 2538.

Die Frachtbriefadresse „An A. für B." ist zulässig. Bei dieser Adressirung ist ausschliesslich A. als Empfänger zu betrachten, und wird die Eisenbahn dnrch Ausfolgung der Sendung an B. haftpflichtig. Aus dem Frachtvertrage kann die Eisenbahn auch einer an demselben formell nicht betheiligten Person haftbar werden. Der frachtrechtliche Begriff der „groben Fahrlässigkeit" (Art. 41, 44 Int. Ueb.) ist gleichbedeutend mit dem Begriffe des Verschuldens aus auffallender Sorglosigkeit nach § 1324 a. b. G.-B. **144**, 2966.

Die Bestimmung des § 102 der Binnenschiffahrtsordnung für die Elbe, Oder, Weichsel und ihre Stromgebiete hat den Charakter eines den Schiffahrtsverkehr regelnden Handelsgebrauches und findet daher bei allen Frachtgeschäften Anwendung, wenn nicht ausdrücklich etwas Anderes vereinbart wurde. **147**, 3093.

Entscheidungen des Reichsgerichtes.

Die Pension ist in österreichischer Währung zu erfolgen auch dann, wenn der der Pension zugrunde zu legende letzte Gehaltsbezug wegen der Verwendung des Beamten bei einem im Auslande befindlichen Zollamte demselben in Goldgulden ausbezahlt worden war. **55**, 1283.

Personalzulagen, bei deren Bewilligung nicht ausdrücklich das Gegentheil bestimmt wurde, sind nach Art. IV des Gesetzes vom 19. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 173, nicht blos bei der Vorrückung in eine höhere Gehaltsstufe, sondern auch infolge der durch dieses Gesetz gewährten Gehaltsaufbesserung nach Massgabe der Aufbesserung einzuziehen. **78**, 1671.

Die im Gesetze vom 29. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 42, für die Gendarmerie-Mannschaft statuirte Begünstigung, wonach jedes im Gendarmerie-Dienste zugebrachte volle Jahr bei der Pensionbemessnng als eine Dienstzeit von 16 Monaten zu berechnen ist, findet nur auf jene Personen des Gendarmerie-Mannschaftsstandes Anwendung, welche unmittelbar aus diesem Stande in den Ruheständ treten und nicht auch auf solche, welche von der Gendarmerie in einen anderen Civilstaatsdienst übergetreten sind. **99**, 2010.

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Die principielle Genehmigung eines generellen Eisenbahnprojectes gemäss § 3 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und die Anordnung der Trassenrevision über dasselbe, stellt sich nicht als eine Entscheidung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876 dar. Die Beschwerdeführung gegen eine derartige Verfügung des Eisenbahnministeriums erscheint daher gemäss § 5, Abs. 2 leg. cit. unzulässig. **18**, 620.

Erlässe, welche lediglich die Wiederholung einer früheren Entscheidung oder Verfügung enthalten oder deren Durchführung urgiren, können vor dem Verwaltungsgerichtshofe nicht in Betracht gezogen werden. **24**, 738. **30**, 849.

Das im § 92 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35, normirte Verfahren, betreffend die Ertheilung der Bewohnungs- und Benützungsbewilligung für neuhergestellte oderwesentlich umgestaltete Wohnungen, Geschäftslocalitäten etc. ist keineswegs dazu bestimmt, die Einhaltung der Verpflichtung des Bauführers zur Herstellung von Trottoiren zu constatiren. **34**, 930.

Zum Verfahren in Absicht auf die Feststellung der Concurrenz für die Reconstruction einer Eisenbahnzufahrtsstrasse (Galizien). **64**, 1425.

Es begründet einen Mangel des Verfahrens, wenn die Conclusion des Commissionsgutachtens, dass eine durch den Bahnbau alterirte Communication eine „lebhaft frequentirte" sei, nicht durch entsprechende Feststellungen (Frequenzdaten) im Commissionsprotokolle substantiirt wird. **71**, 1549.

Durch die unangefochten gebliebene Einbeziehung eines Grundcomplexes in das Bahnterritorium (Bahnhofvorplatz) sind die auf diesen Grund bezughabenden Strassenprojecte der Gemeinde gegenstandslos geworden (Wien). **38**, 1003.

Die Entscheidung über die streitige Frage der Entgeltlichkeit oder Unentgeltlichkeit einer Grundabtretung zu Strassenzwecken steht nicht den Baubehörden zu, sondern ist den Gerichten vorbehalten (§ 11 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35). **38**, 1003.

Die Bestimmung des Zeitpunktes einer Trottoirherstellung ist in das freie Ermessen der Baubehörde gelegt. (§ 61 der Wiener Bauordnung.) **38**, 1003.

Die Bestimmung des § 17 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, der zufolge das Handelsministerium, bezw. Eisenbahnministerium über die von den Parteien bei der politischen Begehung gegen das Bahnproject erhobenen Einwendungen und diesfalls gestellten Forderungen „endgiltig" zu entscheiden hat, schliesst die Möglichkeit einer Provisorial-Entscheidung bis zum Eintritte gewisser Ereignisse nicht aus, sofern durch eine solche Entscheidung weder schon dermalen liquide Ansprüche verletzt, noch für die Zukunft präjudicirt werden. **44**, 1110.

Der § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, gibt der Gemeinde nicht das Recht, zu verlangen, dass zum Zwecke der Durchführung eines neuen Strassenregulirungsprojectes ein bereits bestehender Eisenbahndamm beseitigt und durch einen an dessen Stelle zu erbauenden Eisenbahnviaduct ersetzt werde. **44**, 1110.

Bei der Ertheilung einer Local- oder Kleinbahn-Concession müssen die im Art. V. des Localbahngesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, normirten finanziellen Begünstigungen gewährt werden; die die Concession ertheilende Behörde hat auszusprechen, ob die Voraussetzungen dieses Artikels vorhanden sind, und die Steuerbehörden sind an diesen Ausspruch gebunden. **49**, 1189.

Die durch diesen Artikel begründeten Steuer- und Gebührenbefreiungen sind persönlicher Natur; sie sind demnach der Person des Concessionärs, welcher mit dem Unternehmer identisch sein muss, mit Bezug auf eine bestimmte Kleinbahn einzuräumen; sie gehen zwar auf einen neuen Concessionär, an den die ursprüngliche Concession mit Bewilligung der Staatsverwaltung übertragen wird, über, nicht aber auf eine von dem Concessionär verschiedene Unternehmung, welche vertragsmässig den Bau und Betrieb oder sonstige Leistungen für das Bahnunternehmen übernimmt. **49**, 1189.

Der Anspruch der Eisenbahnunternehmungen auf Gewährung des Expropriationsrechtes ist verzichtbar. **49**, 1189.

Die politische Landesbehörde entscheidet über die Errichtung einer Baukrankencasse nach freiem Ermessen. Desgleichen ist die Ministerialinstanz (Ministerium des Innern) berechtigt, über die Frage des Fortbestandes einer über Verfügung der politischen Landesbehörde errichteten Baukrankencasse nach freiem Ermessen zu entscheiden. **58**, 1335.

Die Legitimation zur Anrufung der höheren administrativen Instanz ist nicht lediglich an den Bestand eines Rechtsanspruches oder an den Eintritt einer Rechtsverletzung geknüpft, sondern auch zum Schutze rechtlich anerkannter und geschützter Interessen gegeben. Die Bezirkskrankencasse erscheint daher legitimirt, den Auftrag zur Errichtung einer Baukrankencasse aus dem Titel, dass ihr diese Massnahme zum Nachtheile gereiche, mittelst einer Interessenbeschwerde im administrativen Instanzenzuge anzufechten. **58**, 1335.

Der von einer Actiengesellschaft bei Begebung eigener Actien über den Nominalbetrag erzielte Mehrbetrag stellt sich nicht als Theil des Actiencapitals, sondern als Gewinn der Actiengesellschaft dar. **60**, 1365.

Die in den §§ 5, 7 und 10 des Gesetzes vom 18. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 171, für den Fall der Erhöhung des Actiencapitals einer zum Geschäftsbetriebe im Inlande zugelassenen ausländischen Actiengesellschaft oder Commandit-Gesellschaft auf Actien vorgesehene Gebühr ist von dem Nominalbetrage und nicht von dem Uebernahmspreise der für Zwecke des inländischen Geschäftsbetriebes emittirten neuen Actien zu bemessen. **60**, 1365.

Die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung, gestörte Communicationen anderweitig vollkommen wieder herzustellen, ist nicht etwa auf den Fall der ersten Herstellung der Eisenbahn eingeschränkt; die Eisenbahnunternehmung bleibt auch in der Folge — „nach jedesmaliger Anordnung der Behörden" — verpflichtet, durch ihre Veranlassungen gestörte Communicationen vollkommen wieder herzustellen, das ist einen solchen Zustand herbeizuführen, dass der Verkehr auf den durch den Eisenbahnbau in Mitleidenschaft gezogenen öffentlichen Wegen, Brücken, Stegen, sich ungestört und klaglos vollziehen könne. **60**, 1379.

Als durch einen Eisenbahnbau in Mitleidenschaft gezogen, können unter Umständen auch ausserhalb des örtlichen Bereiches der Bauführung die Bahn kreuzende Communicationen erscheinen. **60**, 1379.

Das in einer unterirdischen Schichte sich fortbewegende Grundwasser kann nicht als ein „fliessendes Wasser" im Sinne des Reichs-Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des Wasserrechtsgesetzes für Mähren vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 65, und somit auch nicht als „öffentliches Gut" angesehen werden. **61**, 1377.

Unbeschadet der durch besondere Rechtstitel begründeten Ausnahmen kann der Grundeigenthümer über das durch eine Brunnenanlage auf seinem Grunde gewonnene Wasser frei und uneingeschränkt verfügen und bedarf zu einer vermehrten Wasserentnahme aus einem solchen Brunnen (z. B. durch ein Dampfpumpwerk für industrielle Zwecke) einer wasserrechtlichen Bewilligung seitens der politischen Behörde auch dann nicht, wenn diese Wasserentnahme geeignet erschiene, die Ergiebigkeit nachbarlicher Quellen ungünstig zu beeinflussen. **61**, 1377.

Der Eigenthümer einer Quelle hat einen Anspruch auf wasserrechtlichen Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes. **61**, 1377.

Zur Frage nach der Abhängigkeit der Baulinienbestimmung, bezw. des Bauconsenses für einen auf einer unverbauten, dem Entstehen eines neuen Ortstheiles gewidmeten Grundfläche projectirten Neubau von der vorangehenden Abtheilung derselben auf Bauplätze, im Falle die Genehmigung des Regulirungsplanes für diesen neuen Ortstheil noch ausständig ist. (Schlesien.) **61**, 1427.

Die Bestimmungen der Bauordnung finden auch auf die Demolirung eines Gebäudes Anwendung. **73**, 1581.

Die Verweisung der gegen die projectirte Demolirung eines Gebäudes erhobenen privatrechtlichen Einwendungen der Anrainer auf den Civilrechtsweg, vermag den Beginn der im baubehördlichen Instanzenzuge in öffentlicher Beziehung für zulässig und technisch für ausführbar erklärten Demolirung bis zur richterlichen Entscheidung nicht zu hemmen. (Prag mit Vororten.) **73**, 1581.

Die Ertheilung einer Lagerhaus-Concession liegt im freien Ermessen der Administrativbehörde. Die Bestimmung des § 3 des Lagerhausgesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, wonach beim Vorhandensein mehrerer Concessionswerber für ein öffentliches Lagerhaus bei sonst gleichen Bedingungen öffentliche Körperschaften den Vorzug geniessen, steht in keinem Falle der gleichzeitigen Ertheilung einer solchen Concession an eine Gemeinde und einen anderen Bewerber im Wege. **74**, 1598.

Zur Frage nach dem für die Entrichtung der Versicherungsbeiträge haftungspflichtigen Arbeitgeber der im Baubetriebe verwendeten krankenversicherungspflichtigen Arbeiter (Bauunternehmer, Bauherr, Bauführer). **75**, 1620.

Rechtliche Tragweite der auf einen anderen Namen als den des Arbeitgebers erfolgten Anmeldung bei der Bezirkskrankencasse. **75**, 1620.

Die gesetzlich zulässige Delegation einer politischen Landesstelle zur Ertheilung des Bauconsenses für eine Bahnanlage nach Massgabe der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, kann nur auf den Fall ertheilt werden, dass die commissionelle Verhandlung anstandslos verläuft, nicht aber auch für den Fall, als ein einhelliger Commissionsbeschluss über die erhobenen Einwendungen vorliegen sollte. **80**, 1706.

Das Eisenbahnministerium ist zur Entscheidung hinsichtlich des Consenses für Eisenbahnbauten ausschliesslich competent, da Eisenbahnbauten als ein Ganzes aufzufassen sind, demnach über alle Fragen, soweit sich diese auf den Bau selbst beziehen, und über alle Einsprüche der Parteien, unter Anwendung der für den concreten Fall massgebenden gesetzlichen Bestimmungen, vom Eisenbahnministerium mit Ausschluss jedes Instanzenzuges zu entscheiden ist. **80**, 1707.

Ein rechtsgiltiger Lagerplan ist bei Ertheilung des Bauconsenses für eine Bahnanlage insofern zu berücksichtigen, als hiebei eine Bestimmung darüber getroffen werden muss, in welcher Weise sich die Bahnunternehmung dem Verkehrsbedürfnisse, welches in dem Lagerplane zum Ausdrucke kommt, anzupassen haben wird. Doch sind die der Bahnunternehmung hienach obliegenden Leistungen nicht sofort, sondern erst nach Massgabe der thatsächlichen Durchführung der Dispositionen des Lagerplanes zu prästituiren. **87**, 1824.

Handelt es sich um Aenderungen an Strassen, welche infolge eines Eisenbahnbaues vorzunehmen waren, so fällt die Entscheidung hierüber nach § 10 c und § 13 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, in die Competenz des Eisenbahnministeriums. Der Landesausschuss steht in solchen Angelegenheiten der Bahnunternehmung lediglich als Partei gegenüber und bedarf letztere, ungeachtet der Bestimmungen des § 15 d und f des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 19. April 1894, L.-G.-Bl. Nr. 20, einer Bewilligung des Landesausschusses zur Ausführung derartiger Projecte nicht. **100**, 2023.

Es begründet einen Mangel des Verfahrens, wenn vor Beseitigung eines bei der politischen Begehung der Austragung im Wege eines Parteiübereinkommens vorbehaltenen Differenzpunktes hinsichtlich der Strasseuconservirung die Strassenverwaltung durch eine Entscheidung über das Ergebniss der commissionellen Uebergabsverhandlung zur Uebernahme der Strasse verhalten wird. **100**, 2023.

Die Verwendung als Oberbauarbeiter bei den k. k. Staatsbahnen ist keine Staatsbedienstung im Sinne des Hofdecretes vom 16. August 1841, J.-G.-S. Nr. 555. Die aus dem bezeichneten Dienstverhältnisse abgeleiteten Ansprüche an die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung sind privatrechtlicher Natur; dieselben gehören demzufolge zur Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte und sind daher von der Judicatur des k. k. Verwaltungsgerichtshofes ausgeschlossen. **102**, 2046.

Die den Schleppdampfern der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft angehängten Waarenboote bilden bezüglich der Unfallversicherungspflicht ihrer Bemannung nicht ein Zugehör der Schleppdampfer, sondern sind selbstständig zu behandeln. **103**, 2057.

Der Eigenthümer einer künstlichen Wasseranlage an einem fliessenden Gewässer (Werkscanal) hat ein gesetzliches Recht auf den ungeschmälerten Bestand seiner Anlage, und begründet die eigenmächtige Aenderung der Abflussverhältnisse in dieser Anlage durch einen Dritten eine Verletzung dieses Rechtes. **112**, 2209.

Zur Frage nach dem gesetzlich begründeten Anspruche des Eigenthümers einer unterhalb eines durch Drainageanlagen zu entwässernden Grundcomplexes gelegenen Mühle auf den Zufluss der Tag- und Untergrundwässer aus diesem Grundcomplexe für Betriebszwecke der Mühle. **118**, 2317.

Die Bestimmung der Strassenbreiten bildet keinen Gegenstand des Lagerplanes, sowie der Beschlussfassung über denselben. (Böhmen.) **121**, 2361.

Ueber den Bestand, Inhalt und Umfang von Benützungsrechten, welche von Dritten auf eine auf Privatgrund entspringende Quelle geltend gemacht werden, hat im Streitfalle nicht die Wasserrechtsbehörde, sondern der ordentliche Richter nach den Vorschriften des Privatrechtes zu erkennen. **124**, 2401.

Ein wasserrechtliches Verfahren ist nur dann einzuleiten, wenn wenigstens die Möglichkeit der Tangirung öffentlich-rechtlicher Beziehungen, d. h. einer nach dem Wasserrechtsgesetze zu lösenden Rechtsfrage vorliegt. (Tirol.) **124**, 2401.

Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, einen in ihrem Eigenthume befindlichen, den Verkehr zu Aufnahms- und Magazinsgebäuden einer Bahnstation vermittelnden Zufahrtsraum auf eigene Kosten zu beleuchten, wenn eine solche Massnahme durch den infolge ihres Betriebes entstandenen starken Verkehr erfordert wird. Einen bezüglichen Auftrag an die Eisenbahnunternehmung zu erlassen, ist die Gemeindebehörde competent. **126**, 2430.

Nach § 75 des Wasserrechtsgesetzes (Böhmen) ist die Competenz der politischen Behörden auf den Kreis jener wasserrechtlichen Angelegenheiten eingeschränkt, welche unter die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer fallen. **128**, 2459.

Die Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes finden auf eine lediglich der Entwässerung von Bauobjecten dienende Canalanlage keine Anwendung. **128**, 2459.

Für die Frage der Verpflichtung eines Abtheilungswerbers zur Abtretung des für eine lagerplanmässig projectirte Strasse erforderlichen Grundes ist nicht der factisch bestehende Zustand, sondern derjenige massgebend, welcher aus den im Lagerplane in Aussicht genommenen Regulirungen sich ergibt. **133**, 2562.

Der Verwaltungsgerichtshof erscheint zu Amtshandlungen über Beschwerden wegen Pensionirung von Staatseisenbahnbediensteten nicht berufen. **145**, 3013.

Wenn durch die bedingungslose Beitragserklärung eines Interessenten ein besonderer Rechtstitel bezüglich der Herstellung und Erhaltung eines Weges begründet ist, bleibt ein nachträglicher einseitiger Widerruf der Beitragserklärung unwirksam. **145**, 2616.

Die Gemeinschaft eines Brückenobjectes zwischen zwei oder mehreren Gemeinden kann entweder zufällig durch die Lage des Objectes in verschiedenen Gemeindegebieten gegeben sein oder durch ein freiwilliges Uebereinkommen oder endlich durch einen Ausspruch der competenten Behörde begründet werden, welcher die gemeinschaftliche Errichtung anordnet. **135**, 2616.

Gegen die Entscheidung einer Landesstelle in Angelegenheit einer Eisenbahnzufahrtsstrasse geht der Rechtszug an das k. k. Ministerium des Innern auch dann, wenn nach der Vorschrift des Zufahrtsstrassengesetzes die Landesstelle bei ihrer Entscheidung die Wohlmeinung des Landesausschusses einzuholen hat. **136**, 2634.

Ist eine Eisenbahnzufahrtsstrasse, d. i. die Verbindung einer Eisenbahnstation oder Aufnahmsstelle mit der nächsterreichbaren öffentlichen Communication bereits hergestellt worden, so obliegt die weitere Ausgestaltung des Communicationsnetzes, insbesondere die Errichtung neuer Communicationslinien der Obsorge der in den allgemeinen Gesetzen hiezu berufenen Organe. **136**, 2634.

Die Verpflichtung des Bauwerbers der an neu eröffneten Gassen oder Strassen auszuführenden Neu-, Zu- oder Umbauten zum verhältnissmässigen Ersatze der Kosten des Strassengrundes an die Gemeinde bezieht sich auch auf Bauführungen an neu entstehenden Plätzen. Dieser Ersatzanspruch der Gemeinde ist von einer vorhergehenden Expropriation des zur Platzanlage verwendeten Grundes unabhängig. Die Ersatzpflicht trifft nicht den Besitzer des an die neueröffnete Communication angrenzenden Baugrundes, sondern erst den Bauwerber. **137**, 2653.

Die Vorschrift der Bauordnung, wonach der Lagerplan vor der Beschlussfassung der Gemeindevertretung durch vier Wochen öffentlich auszustellen ist, hat den Zweck, den betheiligten Parteien Gelegenheit zu bieten, Einwendungen geltend zu machen. Auch wenn dieselben durch nachträgliche Aenderungen im rechtskräftig festgestellten Lagerplane ihre Rechte gefährdet oder verletzt erachten, steht ihnen der Instanzenzug offen. **138**, 2677.

Die Aenderung der Bezeichnung, bezw. Bestimmung einer für öffentliche Gebäude reservirten Fläche in eine solche als öffentlicher Bauplatz bedeutet eine Aenderung des Lagerplanes, welche nur in der durch die Bauordnungen normirten Weise geschehen und von den Parteien im Instanzenzuge angefochten werden kann. **138**, 2677.

Die Errichtung einer Einfriedung zur Abschliessung eines Hof- und Gartenraumes wird nicht schon an sich zu einer consensbedürftigen Bauführung, weil dieselbe aus Mauerwerk projectirt wird. (Prag mit Vororten.) **139**, 2755.

Der Charakter wirklicher Staatsbediensteter kommt nur denjenigen Beamten und Dienern der staatlichen Eisenbahnverwaltung zu, welche infolge Verleihung eines im Staatsdienste systemisirten Postens der staatlichen Eisenbahnverwaltung in den wirklichen Staatsdienst übernommen wurden. **149**, 3174.

Bedienstete der staatlichen Eisenbahnverwaltung, welche keinen im Staatsdienste systemisirten Posten bekleiden, sind weder Staatsbeamte, bezw. -Diener, noch öffentliche Fondsbeamte, bezw. -Diener. **149**, 3171.

Durch die Aufnahme in den Dienst der staatlichen Eisenbahnverwaltung an sich (ohne gleichzeitige Verleihung eines im Staatsdienste systemisirten Postens) tritt eine Aenderung in dem bisherigen Heimatsrechte des betreffenden Bediensteten nicht ein. **149**, 3174.

Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.

Die Bestimmung des Hofdecretes vom 14. März 1806, J.-G.-S. Nr. 758, wonach Staatsbeamte ihrer Amtshandlungen wegen bei den Civilgerichten niemals belangt werden können, wurde durch die Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter nicht aufgehoben; es finden daher die Bestimmungen der §§ 46 und 47 des erstbezogenen Gesetzes auf die Staatsbeamten keine Anwendung. **62**, 1395.

Aus den Entscheidungen des Oberlandesgerichtes in Brünn.

Bei den nach § 55 (3) Betr.-Regl. mit Einlagerung bis zur thunlichen Verladung aufgegebenen Sendungen wird durch die Unterlassung der Ersichtlichmachung des Zeitpunktes der Absendung am Frachtbriefe oder durch Unterlassung der Verständigung des Absenders von diesem Zeitpunkte das Recht der Bahn, die Lieferfrist erst vom Tage der thatsächlichen Absendung zu rechnen, nicht verwirkt; jedoch hat die Bahn den Beweis für den Zeitpunkt der thatsächlichen Absendung zu erbringen. **60**, 1366.

Aus den Entscheidungen des Oberlandesgerichtes in Lemberg.

Das unachtsame Schliessen der Coupéthüre durch den Conducteur während des Aufenthaltes des Zuges in der Station, wobei einem Reisenden der Daumen im Thürrahmen eingeklemmt wird, stellt sich als eine Ereignung im Verkehre dar und liegt hiebei die rechtliche Vermuthung vor, dass die bezügliche körperliche Beschädigung durch Verschulden der Bahnorgane verursacht wurde. **23**, 710.

Die Forderung von Zinsen vom Schmerzensgelde und von der Entschädigung für Verdienstentgang ist gesetzlich nicht begründet. **23**, 710.

Entscheidungen des Handelsgerichtes in Wien.

Wenn eine Senduug vom Empfänger nach Auslösung des Frachthriefes selbst ohne Aus-, hezw. Umladung neu aufgegeben und in demselhen Wagen weiter befördert wird, so sind dennoch die beiden Frachtveiträge his und ab der ursprünglichen Bestimmungsstation in frachtrechtlicher Beziehung als vollkommen selbstständig zu hetrachten. Eine Erweiterung der Solidarhaftung der Frachtführer (Art. 401 H.-G.-B., bezw. § 74 Betr.-Regl.) auf beide Frachtverträge oder eine Präjudicirung der Haftung aus dem zweiten Frachtvertrage durch dessen sachliche Beziehung zu dem ersten findet somit nicht statt. **140**, 2781.

Erklärungen im Frachtbriefe. welche nicht durch das Betriebsreglement zugelassen sind, sind frachtrechtlich unwirksam. **140**, 2781.

Ansprüche aus Irrthümern hei der Berechnung von im Rückvergütungswege gewährten Frachtermässigungen (Refactien) unterliegen der einjährigen Verjährungsfrist des § 61, Abs. 4, Betr.-Regl. **143**, 2930.

Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Die blosse Vorschreibung von Kartirungsstrecken im Frachthriefe ohne ausdrückliche Angahe der anzuwendenden Tarife hat nicht die Wirksamkeit einer Tarifvorschreibung, sondern nur die einer Routenvorschrift. **71**, 1550.

Bei Frachterstattungen nach Zusatzhestimmung XVII des österreichisch-ungarischen Tarif-Theiles I zu § 51 Betr.-Regl. (nachträgliche Anwendung einer hilligeren Ahfertigung) besteht kein Anspruch auf Verzins ung. **73**, 1583.

Bei Adressirung des Frachtbriefes „An A., zu Handen des B." kann nur A. als Empfänger betrachtet werden. Wenn die Sendung auch von B. bezogen wurde, so kommt für Ansprüche der Eisenbahn gegen den Empfänger nur dem A. die Passivlegitimation zu. **139**, 2756.

Für die Activlegitimation zur Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrage ist es nicht entscheidend, wem der Anspruch nach der concreten Sachlage materiell zusteht, sondern wer nach dem Betriebsreglement und dessen Zusatzhestimmungen formell legitimirt erscheint. **128**, 2459.

Der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe im Frachtbriefe ist auch hei Gutgläubigkeit des Absenders verwirkt. **142**, 2873.

Aus Irrthümern hei Vornahme der Frachtberechnung seitens der Eisenhahnorgane können Schadenersatzansprüche nicht erhoben werden. **143**, 2932.

Entscheidungen des k. k. Ministeriums des Innern.

Der Verkauf von Fahrkarten der Tramwayunternehmungen (Localbahnen) durch Tahaktrafikanten, Kellner, Portiere etc. involvirt keine Uehertretung der Gewerbeordnung; ehensowenig kann in dem Anbieten solcher Karten durch die gedachten Personen auf den Strassen eine Gewerbestörung oder eine Uebertretung der Strassenpolizeiordnung erhlickt werden. **84**, 1776.

Competenz und Vorgehen der politischen Behörden in Fällen von Uebertretungen der Eisenbahnbetriebsordnung **132**, 2537.

Entscheidungen des Finanzministeriums.

Die zweite Ausfertigung des Notificationsschreibens zur Namhaftmachung eines Bezugsherechtigten durch den Adressaten einer Bahnsendung unterliegt der festen Stempelgebühr von K 1.— von jedem Bogen. **42**, 1080.

Nur die in Händen der Offerenten befindlichen Originale der Offertannahmeschreihen unterliegen der Gebührenpflicht. Dem Offertannahmeschreiben der k. k. Staatshahn-Directionen steht die bedingte Gebührenbefreiung zu. **83**, 1761.

Entscheidung der k. k. niederösterreichischen Statthalterei in Wien.

Der nicht auf die Erzielung eines Gewinnes gerichtete Vertrieb von lediglich den Bedürfnissen des Verkehres dienenden von den Bahnverwaltungen veranstalteten Druckschriften fällt nicht unter die Bestimmungen der §§ 15 und 22 der Gewerbeordnung über die concessionirten Gewerbe. **132**, 2537.

Entscheidungen des Eisenbahnschiedsgerichtes.

„Schienenstege" sind unter den Begriff von „Schienenenden" zu subsumiren. Da Schienenenden in der Position E—9 als Eisenabfälle tarifiren, so ist die Declaration von „Schienenstegen" als „Eisenahfälle" richtig. **70**, 1537.

Krempelwolle, Flug und Kehricht sind nur dann nach Pos. 22, Classe II, A, der Güterclassification zu tarifiren, wenn dieselhen thatsächlich von der Tuchfahrikation herrühren. **86**, 1805.

Entscheidungen der kgl. ungarischen Gerichte.

Directoren von Actiengesellschaften sind nur dann der Pflicht der Zeugenaussage enthohen, wenn sie durch ihre Aussage unmittelbaren Schaden an ihren Vermögen erleiden würden. **94**, 1933

Aus dem Auslandsverkehre stammende Frachtreclamationen, die in Ungarn geklagt werden, werden nach der in Ungarn giltigen Rechtsnorm heamtshandelt. **94**, 1933.

Die Eisenhahnverwaltungen sind im Falle verspäteter Ahlieferung von Gütern mit Lieferversicherung nur in dem Falle ersatzpflichtig, wenn die Anmeldung seitens des Aufgehers rechtzeitig erfolgt. **109**, 2166.

Die Hauptcasse der königl. Ungarischen Staatsbahnen besitzt im Sinne des G.-A. XXVI ex 1881 die Criterien einer öffentlichen Casse. **120**, 2347.

Eine eingetretene ungünstige Gestaltung der geschäftlichen Conjuncturen kann nicht in den Begriff „vis major" einbezogen werden. **57** 1317.

Nicht blos der Lagerzettel, sondern auch der Waagzettel gilt in dem Falle als Nachweis des Eigenthums, wenn ersterer noch nicht ausgefolgt wurde. **66**, 1467.

Durch Pfändung der Frachtschriftstücke, welche zur Behehung der Nachnahme berechtigten, erwirht der Spediteur noch keinen Anspruch weder auf Bezug des Nachnahmebetrages, noch auch auf die Waare selbst, wenn diese hereits dem Verfrächter zur Expedition übergeben wnrde. **63**, 1411.

Die Verwaltung einer Eisenbahnunternehmung ist für Feuerschäden an einer Sendung in dem Falle ersatzpflichtig, wenn die Abwendung der Feuersgefahr nicht zu jenen Gefahren gehört, deren Verhütung durch die Beistellung eines Begleiters bezweckt war. **136**, 2634.

Rechtsansprüche vermögensrechtlichen Charakters aus dem Eisenbahnbetriebe gehören nicht in die Competenz des Verwaltungsgerichtshofes, soudern in jene der ordentlichen Gerichte. **145** 3013.

Die Zeichnung von Stammactien von Vicinal- (Local-) Bahnen etc. ist nur als ein Vorvertrag zur Uehernahme von gezeichneten Actien zu hetrachten. **148**, 3149.

IV. Literatur.

Artaria. Eisenbahn- und Post-Communicationskarte von Oesterreich-Ungarn. **2**, 54.

Lotz. Verkehrsentwicklung in Deutschland. **60**, 1370.

Pattacini Egidio. Tarife und Bedingungen für die Beförderung au. den italienischen Eisenbahnen. **38**, 1010.

Pauer. Lehrhuch des Eisenhahn-Tarifwesens. **33**, 920.

Rank. Grundzüge des Eisenhahn-Tarifwesens unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse Oesterreichs. **102**, 2048.

Schwarzkopf. Eisenbahn-Handhuch zum Gebrauche für das Publicum, für Beamte und Behörden im Deutschen Reiche. **121**, 2364.

Strauss. Alphabetisch geordneter Eisenbahn-Frachttarif für Wien. **65**, 1458.

Allgemeines Gesetz für die russischen Eisenbahnen. **21**, 681.

Reform, Monatsschrift für das Verkehrswesen von Strach. **11**, 450.

Statistische und tarifarische Daten insbesondere über die im Betriehe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenhahnen. **121**, 2364.

V. Projectirte, noch nicht im Bau befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich:

Karawankenbahn (Klagenfurt-Assling):
— Trassenrevision. **77**, 1657. **81**, 1724. **82**, 1744. **143**, 2933.

Pyhrnbahn (Klauss-Steyerling—Selzthal):
— Trassenrevision. **68**, 1508. **72**, 1569. **73**, 1584. **146**, 3059.

Tauernbahn:
— Trassenrevision. **50**, 1202. **55**, 1285. **64**, 1427. **66**, 1468. **107**, 2138.

Wocheinerbahn (Assling-Görz):
— Trassenrevision. **74**, 1604. **81**, 1724. **82**, 1744.

Drahtseilbahnen:
— Zwölfmalgreien-Bauernkollern. **87**, 1821.
— Piazza delle Legna-Castellhügel in Triest. **97**, 1977.
— Helenenthal bei Baden-Lindkogel (Eisernes Thor). **115**, 2257.

Elektrische Bahnen:
— Polnisch-Ostrau—Klein-Hrabowa. **3**, 97. **81**, 1723.
— S. Michele-Mezzolombardo. **8**, 344.
— Bruneck-Sand im Tauferthale. **10**, 425.
— Teschen und Umgebung. **10**, 425. **55**, 1281. **77**, 1645. **146**, 3058.
— Kettenbrücke in Bodenbach-Ulgersdorf. **10**, 430.
— Palackybrücke-Hodkovička und Holeschowitzer Hafen. **13**, 490.
— Abbazia-Mattuglie—Lowrana. **15**, 538. **22**, 692. **88**, 1840. **89**, 1852. **93**, 1917.
— Laibach und Umgebung. **15**, 538. **54**, 1268.
— Bodenbach-Königswald. **16**, 557.
— Prag und Umgebung. **16**, 557.
— Kagran-Hohenruppersdorf. **17**, 596.
— Budweis. **17**, 596. **90**, 1861.
— Pola und Umgebung. **19**, 636.
— Lustenau-Dornbirn. **19**, 638. **45**, 1134.
— Zabrzeck-Schönbrunn. **20**, 665.
— Antiesenhofen-Mauerkirchen. **20**, 660. **53**, 1251. **124**, 2403.
— Wien-Kalksburg. **22**, 692.
— Turn-Mariaschein via Graupen. **28**, 809. **132**, 2517.
— Schwechat-Guntramsdorf. **31**, 876. **31**, 878.
— Gross-Reifling—Maria-Zell. **32**, 889.
— Gloggnitz-Maria Schutz. **32**, 890.
— Troppau und Katharein. **33**, 913. **42**, 1073.
— Andritz-Gösting. **35**, 945.
— Schönlinde-Schönfeld, Kreibitz-Dittersbach-Kamnitz. **35**, 945.
— Polnisch-Ostrau—Karwin. **37**, 981.
— Salzburg. **37**, 981.
— Liboch-Dauba. **37**, 982.
— Schwadowitz-Eipel—Eipel. **38**, 1006. **89**, 1852.
— Meran, Ober- und Untermais und Umgebung. **40**, 1033.
— Bozen-Zwölfmalgreien. **40**, 1033.
— Zwölfmalgreien—Maria von Loretto (Haslach). **41**, 1049.
— Karlsbad (Buschtěhrader Bahnhof-Centralbahnhof). **42**, 1073.
— Karlsbad-Elbogen. **44**, 1110.
— Ischl-Kammer. **45**, 1133.
— Tetschen-Bensen. **57**, 1313.
— Marburg. **57**, 1313.
— Göding. **57**, 1313. **131**, 2517.
— Kladno-Rapitz. **59**, 1349.
— Triest-Opčina. **59**, 1352. **64**, 1427.
— Prossnitz-Prerau. **60**, 1365.
— Muszyna Krynica-Krynica. **63**, 1409.
— Karlsbad-Aich. **65**, 1453.
— Dobersberg-Drosendorf. **65**, 1453.
— Reichenberg-Ruppersdorf. **66**, 1465.
— Mondsee-Unterach. **71**, 1551.
— Jarmeritz-Misslitz. **74**, 1597.
— Freiheit-Johannesbad. **83**, 1758.
— Lauterwasser-Forstbad. **83**, 1758.
— Hohenelbe-Landesgrenze. **83**, 1758.
— Marschendorf-Kreuzschenke. **83**, 1758.
— Unter-Ravelsbach—Oberhollabrunn. **88**, 1837.
— Lupoglava-Abbazia eventuell Lovrana. **98**, 1997.
— Gleisdorf-Hartberg. **98**, 1997.
— Böhm.-Leipa—Zwickau. **98**, 1997.
— Tarnow. **99**, 2009.
— in Aussig. **105**, 2093.

Elektrische Bahnen:
— Oberhollabrunn—Unter-Stinkenbrunn. **110**, 2185.
— Bodenbach-Ulgersdorf. **119**, 2309.
— Dux-Bilin. **125**, 2413.
— Ossegg-Oberleutensdorf. **125**, 2413.
— Arnau-Königinhof. **128**, 2457.
— Reichenberg und Umgebung. **128**, 2457.
— Königinhof-Station—Königinhof-Stadt. **131**, 2517.
— Gross-Opatowitz—Skalitz-Boskowitz. **133**, 2562.
— Roseldorf-Pulkau. **137**, 2677.
— Dornbirn-Pütle. **139**, 2756. **142**, 2879.
— Baden. **143**, 2930.
— Nusle-Kgl. Weinberge in Prag. **81**, 1723.
— Freistadt-Bahnhof—Freistadt-Stadt. **148**, 3149.
— Königswart—Sangerberg-Marienbad. **148**, 3149.

Kleinbahnen:
— Gänserndorf-Gaunersdorf, Schleinbach-Zistersdorf und Oberhollabrunn-Frättingsdorf. **4**, 152.
— Gänserndorf—Gross-Enzersdorf. **19**, 636.
— Leobersdorf-Schwechat. **29**, 828.
— Strassgang-Puntigam. **37**, 981. **45**, 1134. **93**, 1917.
— Opcina-Sesana. **49**, 1189.
— St. Pölten-Ochsenburg. **54**, 1261.
— Zartlesdorf-Lippen. **59**, 1349. **95**, 1949.
— Himberg-Tulln. **68**, 1501.
— Hirschwang-Hainfeld. **76**, 1633.
— Hainfeld-Moosthal. **99**, 2009.
— Eppan-Girlan (eventuell Kaltern)—Mendelpass. **115**, 2257.
— Mondsee—Ober-Micheldorf. **100**, 2021.
— Dobrau-Morawka. **100**, 2021.
— Klagenfurt-Maiering am Wörthersee. **116**, 2277.
— Teplitz—Dux-Osseg. **117**, 2299.
— Klosterneuburg-Weissenbach a. d. Triesting. **119**, 2333.
— Oderberg-Bahnhof—Oderberg-Stadt. **123**, 2385.
— Arnau-Niederdorf. **124**, 2401.
— Gravosa—Ragusaner Vorort Pile. **133**, 2562.

Localbahnen:
— Waidhofen a. d. Th.-Zlabings. **16**, 569.
— Hulwaken-Koslowitz. **17**, 597. **98**, 2000.
— Černutz-Welwarn. **19**, 636.
— Laun-Libochowitz. **19**, 638.
— Neumarkt-Suchahora. **23**, 711.
— Zlabings-Teltsch. **25**, 754.
— Lundenburg-Landshut. **32**, 901.
— Blansko-Wischau. **40**, 1033.
— Komotau-Postelberg. **43**, 1089.
— Sattledt-Grünau. **44**, 1111. **50**, 1202.
— Edlitz-Landesgrenze. **55**, 1281.
— Ung.-Hradisch—Březolup. **78**, 1673.
— Pohrlitz—Unter-Tannowitz. **61**, 1377.
— Freiland-Türnitz—Annaberg. **65**, 1453.
— Wiznitz-Frassin. **91**, 1873.
— Tannwald-Grünthal. **94**, 1940.
— Böhm.-Brod—Mochov. **95**, 1950. **115**, 2270.
— Neutitschein-Stramberg. **99**, 2009.
— Hütteldorf-Judenau. **101**, 2033.
— Langenlois-Haindorf. **101**, 2033.
— Olbersdorf-Zuckmantel. **114**, 2245.
— Saitz-Auspitz. **116**, 2277. **121**, 2363.
— Freiheitau—Wüst-Pohlom. **119**, 2333.
— Wegstädtl-Hirschberg. **120**, 2345.
— Lienz—Windisch-Matrei. **97**, 1977.

Normalspurige Localbahnen:
— Jičin—Alt-Paka. **1**, 2. **141**, 2801.
— Landskron-Schildberg. **1**, 2. **142**, 2873.
— Weissensulz-Eisendorf. **4**, 153.
— Patzau-Humpoletz. **4**, 153. **52**, 1235.
— Saaz-Neustadtl. **5**, 204.
— Tischnowitz-Neustadtl. **5**, 204.
— Opočno-Dobruška. **6**, 249. **141**, 2801.
— Schildberg—Mähr.-Trübau. **7**, 298.
— Aussig-Arbesau. **7**, 299. **9**, 390. **30**, 851.
— Nachod-Reichsgrenze. **10**, 430.
— Gaunersdorf-Mistelbach. **11**, 445. **91**, 1873.
— Stein—Heilenstein-Frasslau. **13**, 490.
— Stockerau-Hohenau. **14**, 515.
— Teschen—Poln.-Ostrau. **16**, 557. **149**, 3173.
— Stammersdorf-Auersthal. **16**, 569. **23**, 711. **71**, 1552.
— Rann-Rudolfswerth. **17**, 596.
— Mislitz-Hosterlitz. **17**, 597.
— St. Michele-Mezzolombardo. **17**, 597.

Normalspurige Localbahnen:

— Schlan-Mrakau. **18**, 621.
— Nonnthal-Lehen. **19**, 636.
— Tscheitsch-Steinitz. **19**, 638. **23**, 713. **54**, 1268.
— Zborowitz-Morkowitz. **20**, 665.
— Ung.-Brod—Niwnitz. **21**, 674.
— Přikas-Olšan. **21**, 676.
— Prossnitz-Prerau. **22**, 692.
— Hannsdorf—Mähr.-Altstadt. **22**, 693.
— Nixdorf-Rumburg. **21**, 677. **22**, 693. **31**, 878. **55**, 1285.
— Karlsbad-Merkelsgrün. **22**, 693.
— Zauchtl-Neutitschein. **24**, 725.
— Friedland-Bialabrücke im Ostrawitzathale. **24**, 739. **112**, 2210.
— Neulengbach-Judenau (Michelhausen). **25**, 750.
— Tarnopol-Zbaraž. **26**, 772. **61**, 1380. **73**, 1584.
— Misslitz-Hosterlitz. **27**, 791.
— Nixdorf-Reichsgrenze bei Nieder-Einsiedel. **27**, 791. **94**, 1940.
— Guntramsdorf—Baden-Traiskirchen. **31**, 876.
— Neuhaus-Kamenitz a. L. **32**, 889.
— Hainfeld-Neulengbach. **32**, 890.
— Ernstbrunn-Asparn a. d. Zaya. **33**, 913.
— Wekelsdorf-Garschnitz. **33**, 918. **45**, 1134.
— Hulwaken-Ostrau. **33**, 918. **36**, 968.
— Leesdorf-Wittmannsdorf. **34**, 929. **69**, 1517.
— Zniesienie-Winniki. **34**, 929.
— Brodina-Iswor. **35**, 948.
— Tepl-Weseritz. **36**, 966.
— St. Georgen—Sauerbrunn-Rohitsch. **36**, 968. **91**, 1876.
— Petersdorf-Ullersdorf—Winkelsdorf. **36**, 968.
— Jenšowic-Melnik. **37**, 986.
— Znaim-Joslowitz. **37**, 986.
— Strassgang-Puntigam. **39**, 1022.
— Böhm.-Leipa—Steinschönau. **39**, 1022. **45**, 1134.
— Mauthausen-St. Georgen a. d. Gusen. **139**, 2755.
— Brodina-Iswor. **40**, 1037. **138**, 2679.
— Korneuburg-Ernstbrunn. **43**, 1089. **65**, 1455. **72**, 1569. **107**, 2138.
— Neunkirchen-Willendorf. **49**, 1191.
— Uferding-Peuerbach. **49**, 1191. **63**, 1412. **138**, 2680.
— Rakonitz-Laun. **49**, 1191. **59**, 1352.
— Blansko-Wischau. **50**, 1201.
— Kimpolung-Dornawatra. **50**, 1202.
— Teltsch-Zlabings. **54**, 1268. **65**, 1456.
— Tannwald-Grünthal. **55**, 1285. **72**, 1568. **76**, 1637.
— Krzeszowice-Miękinia. **56**, 1297.
— Kaaden-Willomitz. **56**, 1299.
— Sudoměřitz-Altpaka. **58**, 1339.
— Gänserndorf—Pyrawarth-Gaunersdorf. **59**, 1352. **135**, 2618.
— Jenšowic-Melnik. **60**, 1368.
— Neuhof-Weseritz. **60**, 1368.
— Hulwaken-Koslowitz. **60**, 1368.
— Feldbach-Purkla (Gleichenberg). **63**, 1409.
— Laun-Libochowitz. **63**, 1412.
— Swetla-Kacow. **65**, 1456.
— Friedland-Heinersdorf. **69**, 1521. **70**, 1540. **134**, 2584.
— Zbetschno-Kladno eventuell Stein-Zehrowitz—Smečna-Sternberg. **71**, 1549.
— Pettenbach-Kirchdorf (Micheldorf). **74**, 1597.
— Lemberg-Podzamcze—Stojanow. **76**, 1633.
— Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn). **13**, 495. **80**, 1708.
— Grzymałów-Kałahorówka. **82**, 1744.
— Schatzlar-Hohenelbe. **83**, 1758.
— Kotzman-Zastawna. **87**, 1821.
— Lambach-Vorchdorf-Eggenberg. **88**, 1841. **101**, 2035.
— Radnitz-Kozlan. **91**, 1873.
— Pölfing-Brunn. **92**, 1889.
— Neumarkt-Altsander. **92**, 1889.
— Freudenthal-Spachendorf. **94**, 1933.
— Jičin-Turnau. **98**, 2000. **109**, 2168.
— Winniki-Przemyslany. **100**, 2021.
— Kunersdorf-Reichsgrenze bei Johnsdorf. **100**, 2022.
— Görz—Triest-St. Andrae. **103**, 2060.
— Ungar.-Brod—Suchahora. **105**, 2093. **114**, 2249.
— Hartberg-Friedberg. **108**, 2155. **125**, 2416.
— Brünn-St.E.G.—Brünn-K.F.N.B. **110**, 2182.
— Mähr.-Ostrau—Braunberg-Kozlowitz. **112**, 2210.
— Janów-Jaworów. **115**, 2227.
— Willendorf-Neunkirchen. **44**, 1112. **118**, 2319.
— Kupferberg-Christofhammer. **128**, 2457,
— Sonnenberg-Christofhammer. **128**, 2457.
— Nikolsburg—Unter-Tannowit. **131**, 2519. **135**, 2618.
— Hronow-Kőuiginhof. **133**, 2563.
— Wekelsdorf-Parschnitz. **134**, 2584.

Normalspurige Localbahnen:

— Gurein-Neustadtl. **134**, 2584.
— Linz-Efferding. **138**, 2680.

Schmalspurige Localbahnen:

— Bregenz-Pfänder. **17**, 596.
— Gmünd—Gross-Gerungs. **23**, 711. **108**, 2155
— Palfau-Weichselboden. **48**, 1178.
— Krakau-Wieliczka. **63**, 1409.
— Innsbruck-Matrei, **88**, 1841. **95**, 1950.
— Jenbach-Mayrhofen. **95**, 1950. **110**, 2185.
— Hütteldorf-Wolfsberg. **101**, 2433.
— Dornbirn-Gütle. **108**, 2165.
— Tarvis-Raibl. **109**, 2155.
— Purkersdorf-Gablitz. **122**, 2373.
— Iglau Station—Iglau Stadt. **129**, 2474

b) Ungarn.

— Czinkota-Kerepes. **17**, 597.
— Gyuala-Barakony. **10**, 432.
— Hidas—Németi-Szerencs. **124**, 2404.
— Hont Németi-Schemnitz. **117**, 2300.
— Jaszapathi-Vamosgyörk. **74**, 1605.
— Kapronca-Varasd. **135**, 2618.
— Kovacshaza—Puszta-Kupa. **124**, 2403.
— Losoncz-Korpona. **10**, 432.
— Nyek-Tisza kezl. **34**, 934.
— Ruma—Klenak-Saveufer. **135**, 2618.
— Szatmar-Erdöd. **33**, 933.
— Szigetvar-Kaposvar, **23**, 713
— Zagrab—Podsused-Samobor. **12**, 472.
— Zombor-O. Becze. **116**, 2285.
— Zsebely-Kádar. **59**, 1353.

Eisenbahnprojecte und Vorconcessionen. **1**, 4. **3**, 99. **10**, 432. **12**, 472. **14**, 516. **17**, 597. **19**, 638. **23**, 713. **26**, 772. **32**, 901. **33**, 933. **37**, 986. **43**, 1094. **52**, 1236. **56**, 1301. **59**, 1353. **60**, 1368. **62**, 1397. **64**, 1427. **69**, 1521. **71**, 1552. **72**, 1569. **74**, 1605. **80**, 1710. **86**, 1808. **90**, 1863. **94**, 1940. **101**, 2035. **104**, 2082. **105**, 2100. **107**, 2138. **110**, 2185. **112**, 2210. **114**, 2249. **116**, 2285. **117**, 2299. **120**, 2348. **122**, 2376. **124**, 2403. **128**, 2461. **135**, 2618. **139**, 2756. **140**, 2783. **141**, 2804.

VI. Oeffentliche, im Baue, bezw. im Betriebe befindliche Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

Allgemeine Waggonleihgesellschaft in Budapest. **26**, 772.
Austro-belgische Eisenbahngesellschaft. **95**, 1953.
Bauobjecte. Vorlage der Projectspläne. **23**, 709.
Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen. **95**, 1953.
Betriebssicherheit. Massnahmen in Ungarn. **62**, 1397.
Commission für Verkehrsanlagen in Wien. **28**, 808. **43**, 1094. **52**, 1233, **106**, 2121.

Couponeinlösungen, Verlosungen. Rückzahlungen etc. **12**, 474. **15**, 546. **19**, 640. **24**, 740. **26**, 774. **39**, 1024. **40**, 1042. **46**, 1151. **52**, 1240. **58**, 1340. **65**, 1458. **70**, 1542. **83**, 1761. **86**, 1812. **91**, 1879. **95**, 1954. **111**, 2200. **114**, 2252. **123**, 2390. **137**, 2658. **146**, 3060.

Eisenbahnbau-Baufortschritte. Stand derselben in Oesterreich mit Ende
— November 1899. **10**, 431.
— December 1899. **21**, 676. **25**, 751.
— Jänner 1900. **23**, 712. **28**, 831.
— Februar 1900. **40**, 1037.
— März 1900. **54**, 1269.
— April 1900. **58**, 1338. **67**, 1490.
— Mai 1900. **78**, 1673.
— Juni 1900. **91**, 1875. **93**, 1917. **101**, 2034.
— Juli 1900. **104**, 2081
— August 1900. **114**, 2248.
— September 1900. **127**, 2443. **129**, 2476.
— October 1900. **143**, 2933.

Eisenbahn-Betriebsreglement.
— Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebs-Reglements mit jenen der deutschen Verkehrsordnung vom 1. Jänner 1900. **10**, 426. **11**, 446. **12**, 466. **13**, 491. **14**, 512. **15**, 539. **119**, 2334.
— Abänderungen und Ergänzungen. **76**, 1634. **77**, 1645.
— Hinausgabe des IV. Nachtrages. **79**, 1685.
Eisenbahneröffnungen im Jahre 1899. **37**, 982.
— Eisenbahn Zakopane-Chabowka. **8**, 342.
— Localbahn Eleonorenhain-Wallern i. B. **8**, 342.
— Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowka. **8**, 342.
— Localbahn Starkenbach-Rochlitz. **8**, 343.
— Localbahn Krakau-Kocmyrzow. **8**, 343.
— Linie Unterdrauburg—Wöllan. **8**, 343
— Staatsbahnlinie Stryj—Chodorow. **8**, 343.
— Localbahn Mähr.-Schildberg—Grulich. **8**, 343.
— Eisenbahn Przeworsk-Rozwadow. **8**, 344
— Localbahn Raspenau-Liebwerda-Weissbach. **53**, 1250.
— Localbahn Tirschnitz-Schönbach. **76**, 1633.
— Localbahn Winterberg-Eleonorenhain. **79**, 1689.
— Niederösterreichische Waldviertelbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein. **87**, 1821.
— Localbahn Krakau-Kocmyrzów, Flügel Czyzyny—Mogila. **88**, 1838.
— Localbahn Stankau-Ronsperg. **92**, 1889.
— Kleinbahn Berg Isel-Igls. **102**, 2045.
— Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf. **103**, 2057.
— Localbahn Sollenau L.-B.-Feuerwerksanstalt der Schneebergbahn. **110**, 2182.
— Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg (Schlussstrecke Niemes—Reichenberg A.-T E.). **111**, 2194.
— Localbahn Bolecin-Jaworzno. **127**, 2441.
Eisenbahnfrachtbriefe. Aufdruck des Stempelzeichens. **114**, 2245.
Eisenbahnstatistik. **53**, 1251.
Eisenbahntitres zur Veranlagung der Spargelder gemäss § 25 (Ziffer 2, lit. g) des Musterstatutes für Gemeinde- und Bezirkssparcassen. **93**, 1914. **123**, 2385.
Eisenbahnverkehr in Oesterreich im
— November 1899. **5**, 193.
— December 1899. **16**, 558. **28**, 808.
— Jänner 1900. **28**, 797.
— Februar 1900. **41**, 1050.
— März 1900. **51**, 1211.
— April 1900. **67**, 1478.
— Mai 1900. **77**, 1646.
— Juni 1900. **92**, 1890.
— Juli 1900. **104**, 2069.
— August 1900. **115**, 2258.
— September 1900. **130**, 2489.
— October 1900. **147**, 3096.
Eisenbahnverkehr in Ungarn im
— November 1899. **6**, 250.
— December 1899. **18**, 614.
— Jänner 1900. **32**, 892.
— Februar 1900. **42**, 1076.
— März 1900. **53**, 1262.
— April 1900. **68**, 1502.
— Mai 1900. **79**, 1691.
— Juni 1900. **94**, 1934.
— Juli 1900. **105**, 2094.
— August 1900. **116**, 2278.
— September 1900. **132**, 2540.
— October 1900. **149**, 3178.
Eisenbahnverkehr in Bosnien und der Hercegovina im
— Jänner 1900. **32**, 895. **42**, 1078
— Februar 1900. **42**, 1076.
— März 1900. **53**, 1267.
— April 1900. **68**, 1506.
— Mai 1900. **79**, 1694.
— Juni 1900. **94**, 1938.
— Juli 1900. **105**, 2098.
— August 1900. **116**, 2282.
— September 1900. **132**, 2540.
— October 1900. **149**, 3182.
Eisenbahn-Verkehrsanstalt, Oesterreichische. **59**. 1354.
— Ungarische. **19**, 639. **62**, 1398.
Eisenbahnwesen in Ungarn. Entwicklung. **18**, 620.
Eröffnung von Stationen und Haltestellen. **56**, 1300. **96**, 1964.
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. **22**, 694. **59**, 1354.
Generalversammlungen. **24**, 740. **25**, 756. **26**, 774. **33**, 920. **40**, 1042. **52**, 1240. **58**, 1309. **65**, 1458. **70**, 1542.
Grundbuchseinlage für Eisenbahngrundstücke. **72**, 1571. **95**, 1952.
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.
— Aenderung der Eisenbahnliste. **1**, 2. **4**, 153. **14**, 511. **15**, 538. **18**, 613. **21**, 674. **32**, 890. **43**, 1089. **51**, 1209. **66**, 1465. **78**, 1669. **88**, 1837. **89**, 1849. **109**, 2165. **125**, 2414. **144**, 2966.
— Geschäftsbericht pro 1899. **29**, 829.
— Schutzmassregeln gegen ansteckende Krankheiten. **81**, 1721. **85**, 1799.
Internationale Waggonleihgesellschaft. **18**, 620.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. **61**, 1384. **120**, 2350.
Oesterr. Schuckertwerke. **3**, 100. **131**, 2521.
Oesterr. Union-Elektricitäts-Gesellschaft. **22**, 694.
Sonntagsruhe bei den ungarischen Bahnen. **101**, 2035.
Stationseröffnungen. **28**, 810.
Verkehrsstörungen und Behebung derselben. **3**, 98. **136**, 2634. **141**, 2804. **144**, 2970. **146**, 3059.
Viehverladestationen in Ungarn. **25**, 750.
Zollgebühren. Aufgeld bei Verwendung von Silber.
— Februar 1900. **10**, 425.
— März 1900. **23**, 709.
— April 1900. **33**, 913.
— Mai 1900. **45**, 1133.
— Juni 1900. **59**, 1349.
— Juli 1900. **72**, 1565.
— August 1900. **84**, 1773.
— September 1900. **95**, 1949.
— October 1900. **110**, 2181.
— November 1900. **121**, 2361.
— December 1900. **134**, 2581.
— Jänner 1901. **149**, 3173.
Zugsverspätungen.
— December 1899. **14**, 515.
— Jänner 1900. **29**, 832.
— Februar 1900. **38**, 1006.
— März 1900. **52**, 1235.
— April 1900. **63**, 1413.
— Mai 1900. **73**, 1585.
— Juni 1900. **86**, 1808.
— Juli 1900. **99**, 2012.
— August 1900. **111**, 2197.
— September 1900. **127**, 2444.
— October 1900. **145**, 3014.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

Abfertigungsbefugnisse:
— Triest-Freihafen. **10**, 432. **17**, 597
— Grulich Stadt. **74**, 1605.
— Mährisch-Karlsdorf. **89**, 1852.
— Beckόw. **127**, 2442.
— Raudnitz. **128**, 2460.
— Kisselen. **129**, 2477.
— Kwaczala. **145**, 3015.
Auskunftsbureau in Innsbruck. **70**, 1540.
Betriebsergebnisse der Staatsbahnen. **74**, 1599.
Betriebsleitung in Czernowitz. **69**, 1524.
Fahrordnungsangelegenheiten. **32**, 901.
Frankirungsmarken für Eilgut. **148**, 3152.
Güternebenstellen Sitzendorf. **60**, 1368. **74**, 1597.
Haltestellen:
— Pernek. **82**, 1744.
— Hacklwirth. **82**, 1744.
— Kammegg. **64**, 1427.
— Schönwehr. **58**, 1339.
— Worona. **11**, 449.
— Poronin. **18**, 621.

Haltestellen:
— Eichgraben. **23**, 713.
— Hradsko. **26**, 772.
— Oblaszki. **29**, 832.
— Martynow und Czechów. **52**, 1235.
— Kappel am Krappfelde. **56**, 1299. **58**, 1339.
— Uttendorf Hesov. **92**, 1902.
— Civezzano. **100**, 2025.
— Libřic. **100**, 2025.
— Beraun-Závodi. **106**, 2122.
— Klagenfurt. **107**, 2138.
— Rainfeld. **112**, 2210.
— Furth-Grolling. **112**, 2210.
— Schmidles. **119**, 2339.
— Chodaczkow maly. **119**, 2339.
— Michle. **125**, 2416.
Pensions- und Provisionsstatuten. **97**, 1978.
Stadtbureau in Salzburg. **90**, 1863.
Stationseröffnungen. Privlak-Ponikla. **12**, 472.
— Schrattenberg. **90**, 1862.
Stationsnamenänderungen. **15**, 545. **33**, 933. **39**, 1022. **46**, 1148. **47**, 1162. **48**, 1175. **51**, 1223. **52**, 1235. **55**, 1299. **109**, 2168. **125**, 2416. **132**, 2563.

Asch-Rossbach.

Firmaprotokollirung. **102**, 2048.
Generalversammlung. **95**, 1953.
Statutenänderung. **78**, 1669.

Beneschau-Wlaschim.

Firmaprotokollirung. **90**, 1866.
Generalversammlung. **90**, 1866.

Bregenzer Waldbahn.

Actiengesellschaft. **45**, 1133.
Brückennormale. **74**, 1604.
Firmaprotokollirung. **83**, 1764.
Generalversammlung. **66**, 1469.

Brüx-Lobositz (Sedlitz-Tschischkowitz).

Actiengesellschaft. **2**, 52.
Wasserstation Třiblitz. **82**, 1744.
Generalversammlung. **47**, 1164.

Bukowinaer Localbahnen.

Firmaprotokollirung. **14**, 518.
Generalversammlung. **95**, 1953.

Chlumetz-Königstadtl.

Betriebseröffnung. **143**, 2929.

Delatyn-Kolomea-Stefanowka.

Projectsänderung. **34**, 933.
Wächterhaus in Horodenka dwor. **7**, 299.
Wohngebäude in Horodenka miasto. **23**, 711.

Dolina-Wygoda.

Generalversammlung. **138**, 2682.

Dux-Bodenbach.

Firmaprotokollirung. **14**, 518.
Statutenänderung. **133**, 2562.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.

Generalversammlung. **61**, 1384.

Fehring-Fürstenfeld.

Generalversammlung. **103**, 2061.

Friauler Eisenbahn.

Generalversammlung. **100**, 2026.

Fürstenfeld-Hartberg (Neudau).

Generalversammlung. **103**, 2061.

Gailthalbahn (Arnoldstein-Hermagor).

Bureaulocalitäten. **76**, 1640.
Generalversammlung. **106**, 2123.

Gleisdorf-Weiz.

Generalversammlung. **136**, 2638.

Göpfritz—Gross-Siegharts.

Firmaprotokollirung. **90**, 1866.
Generalversammlung. **91**, 1878.

Gross-Siegharts—Raabs.

Eisenconstructionen. **57**, 1317.

Gurkthalbahn.

Generalversammlung. **85**, 1800.

Kaiser Franz Josef-Bahn.

Doppelgeleise Tulln—Absdorf-Hippersdorf. **33**, 918.
Haltestelle Kammegg. **10**, 431.
Stadtbureau in Karlsbad. **50**, 1202.

Kaiserin Elisabethbahn.

Doppelgeleise Lambach—Attnang-Puchheim. **3**, 98.
Stadtbureau in Salzburg. **49**, 1191.

Karlsbad-Johanngeorgenstadt.

Firmaprotokollirung. **40**, 1042.
Verwaltungsrath. **39**, 1024.

Karlsbad-Merkelsgrün.

Varianten. **16**, 569.

Kimpolung-Dornawatra.

Brückenwaage in Požoritta. **111**, 2196.
Durchlass in km 74·8/9. **82**, 1744.
Eisenconstructionen. **68**, 1506.
Hochbaupläne und Normalien. **91**, 1876.
Oberbaunormalien. **64**, 1427. **72**, 1568.
Objecte in km 86·4/5, 86·0/1, 89·6/7. **121**, 2363.
Ueberfahrt in km 77·8/9. **78**, 1673.
Wasserstation Valeputna. **119**, 2339.

Kolin-Čerčan.

Durchfahrt in km 32·6/8. **48**, 1175.
Hochbaupläne. **66**, 1468.
Sazawabrücke in km 37·7/8. **57**, 1317.
Sicherungsanlage in der Abzweigung Rataj-Kačov. **124**, 2403.
Varianten. **101**, 2035, **120**, 2349.
Viaduct in km 5·8/9. **88**, 1841.
Wasserleitung nach Radboř. **122**, 2375.

Kolomeaer Localbahnen.

Abfertigungsbefugnisse mehrerer Stationen. **81**, 1724,
Firmaprotokollirung. **40**, 1042.
Generalversammlung. **103**, 2061.
Personenverkehr. **87**, 1826.

Kronprinz Rudolf-Bahn.

Betriebsausweiche Schönau. **53**, 1251.
Haltestelle Schrattenbach. **45**, 1134.

Krakau-Kocmyrzow.

Bauprojectsänderung. **125**, 2416.
Bialuchabachbrücke. **69**, 1521.
Firmaprotokollirung. **24**, 740.
Flügel Czyzyny-Mogiła. **74**, 1604.

Lambach-Haag.

Durchlässe. **37**, 985.
Eisenconstructionen. **62**, 1396.
Feuersichere Herstellungen. **37**, 985.
Locomotivremise in Haag. **52**, 1235.
Statutengenehmigung. **143**, 2929.

Lemberg-Bełzec (Tomaszow).

Firmaprotokollirung. **37**, 990.

Lemberg-Czernowitz-Jassy.

Generalversammlung. **28**, 812. **62**, 1400. **88**, 1844.

Lemberg—Kleparow-Janow.

Generalversammlung. **103**, 2061.

Lupków-Cisna.

Generalversammlung. **107**, 2140.
Localverhandlung. **2**, 53.

Mähr.-Budwitz—Jamnitz.

Generalversammlung. **72**, 1572.

Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau),

Generalversammlung. **104**, 2083.

Marienbad-Karlsbad.

Firmaprotokollirung. **15**, 546. **72**, 1572. **82**, 1747. **131**, 2522.
Generalversammlung. **89**, 1854.

Mauthausen-Grein.

Generalversammlung. **72**, 1572.

Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf).

Generalversammlung. **95**, 1953.

Neue Bukowinaer Localbahnen.

Firmaprotokollirung. **102**, 2048. **131**, 2522.
Generalversammlung. **95**, 1953.
Statutenänderung. **143**, 2929.

Neuhaus-Neubistritz.

Firmaprotokollirung. **69**, 1526.
Generalversammlung. **72**, 1572.

Neuhof-Weseritz.

Varianten. **24**, 738.

Ostgalizische Localbahnen.

Firmaprotokollirung. **134**, 2585.
Generalversammlung. **92**, 1902.
Sitz der Gesellschaft. **88**, 1844.

Pila-Jaworzno.

Abzugsgraben in km 19·7/8. **27**, 791.
Bauproject. **112**, 2210. **135**, 2618.
Betriebseröffnung. **29**, 828.
Durchfahrt. **83**, 1759. **90**, 1862.
Durchlass in km 197/8. **48**, 1175.
Firmaprotokollirung. **26**, 774.
Geleisepläne. **26**, 772.
Generalversammlung. **18**, 623.
Hochbauten in Chrzanów. **23**, 711.
Stockgeleise in Płaza. **130**, 2502.
Ueberfahrtsbrücke in km 10·8. **84**, 1776.
Uebergangssteg in Chrzanów. **34**, 933.
Varianten. **10**, 430. **38**, 1006.
Wächterhäuser. **143**, 2933.
Warteraum in Chrzanów. **45**, 1134.
Wasserabzugsgraben in km 197·8. **9**, 390.
Wasserstation in Bolęcin und Jaworzno. **119**, 2339.

Pinzgauer Localbahnen.

Abfertigungsbefugnisse mehrerer Stationen. **81**, 1724.
Generalversammlung. **93**, 1917.

Plan-Tachau.

Generalversammlung. **103**, 2062.

Postelberg-Laun.

Generalversammlung. **99**, 2014.

Potscherad-Wurzmes.

Generalversammlung. **108**, 2156.
Statutenänderung. **2**, 52.

Prag-Duxer Eisenbahn.

Generalversammlung. **87**, 1828.

Rakonitz-Pladen-Petschau.

Haltestelle Schmidles. **122**, 2376.

Raudnitz-Hospozin.

Aquäduct der Stadt Raudnitz. **81**, 1744.
Brückenconstructionen. **48**, 1175.
Hochbautypenplan. **83**, 1759.

Sattledt-Grünau.

Brücken. **70**, 1540.
Locomotivremise. **83**, 1759.
Oberbaunormalien. **63**, 1412.
Objectspläne. **111**, 2196.
Varianten. **105**, 2093.
Wasserstation Grünau. **119**, 2339.

Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.

Actiengesellschaft. **47**, 1161.
Firmaprotokollirung. **63**, 1416. **68**, 1508.
Generalversammlung. **2**, 54. **88**, 1844.

Schwarzenau-Zwettl.

Firmaprotokollirung. **13**, 498. **67**, 1492.
Generalversammlung. **92**, 1902.

Stankau-Ronsperg.

Bauvollendung. **65**, 1451.
Varianten. **49**, 1191.
Wasserstation in Bischofteinitz. **91**, 1876.

Starkenbach-Rochlitz.

Firmaprotokollirung. **18**, 624.
Generalversammlung. **9**, 390.

Strakonitz-Winterberg.

Generalversammlung. **83**, 1764.

Tabor-Bechyn.

Geleisepläne. **17**, 597.

Tirschnitz-Schönbach.

Kasernen- und Postgebäude in Tirschnitz. **66**, 1468.
Stationserweiterung in Tirschnitz. **123**, 2386.
Wasserstation Wildstein und Schönbach. **82**, 1744.

Triest-Parenzo.

Actiengesellschaft. **6**, 249.
Bauarbeiten-Vergebung. **64**, 1427.
Firmaprotokollirung. **54**, 1272. **138**, 2682.
Generalversammlung. **46**, 1150.
Politische Begehung. **51**, 1223.
Societäre Agenden. **49**, 1193.
Varianten. **42**, 1081.

Trzebinia-Skawce.

Signalhütte in Siersza wodna. **14**, 515.
Wasserabfluss in Trzebinia. **40**, 1037.

Unterkrainer Bahnen.

Generalversammlung. **93**, 1917.

Valsuganabahn.

Generalversammlung. **88**, 1844.

Welser Localbahn.

Generalversammlung. **47**, 1164. **85**, 1800.
Statutenänderung, **47**, 1161.

Wiener Stadtbahn.

Bauconsens für die Hochbauten der Donaucanallinie. **119**, 2339.
Betriebsergebnisse im Jahre 1899. **70**, 1536.

Winterberg-Wallern.

Bauvollendung. **65**, 1451.
Ueberfahrtsbrücke in km 4·5, **89**, 1852.

Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

Generalversammlung. **91**, 1879.

Wlaschim—Unter-Kralowitz.

Politische Begehung. **14**, 515.

Wodňan-Moldauthein.

Firmaprotokollirung. **24**, 740.
Generalversammlung. **85**, 1800.

Wodňan-Prachatitz.

Firmaprotokollirung. **88**, 1844.
Generalversammlung. **84**, 1778.

Wolframs-Teltsch.

Firmaprotokollirung. **50**, 1204. **85**, 1800. **131**, 2521
Generalversammlung. **81**, 1726.
Statutenänderung. **69**, 1517.

Wotic-Selčan.

Generalversammlung. **91**, 1878.

Ybbsthalbahn.

Firmaprotokollirung. **44**, 113.
Generalversammlung. **89**, 1854.

Zwittau-Polička.

Firmaprotokollirung. **85**, 1800. **95**, 1954.
Generalversammlung, **89**, 1854.

II. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

Bahnhoferweiterung in Nagyvárad. **10**, 433.
Bauherstellungen in Fiume. **32**, 902.
Baudirector. **17**, 597.
Betriebsleitungen. **90**, 186.
Betriebsdirection in Losoncz. **128**, 2461.
Betriebsergebnisse. **80**, 1708, **111**, 2194.
Checkconto bei der kgl. ungar. Postsparcasse. **72**, 1569.
Eiertransporte. **71**, 1553.
Eilzugsverbindung Budapest—Wien—Paris. **23**, 713.

Eisenbahnen:

— Arvathalbahn. **34**, 934.
— Barcs-Pakrácz. **80**, 1711.
— Belovar-Virovitica. **10**, 432. **64**, 1427.
— Budapest-Szent Lörincz. **10**, 433. **90**, 1863.
— Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek. **94**, 1940.
— Puszta-Tenyö—Kun-Szent Márton. **74**, 1605.
— Szent Lörincz-Našic. **122**, 2376.
— Szigetvar-Kaposvár. **47**, 1163.
— Szilagy-Somlyo-Margitta. **10**, 432.
— Temesvár-Módos. **117**, 2299.
— Transdanubische (Westungarische) Localbahnen. **104**, 2083. **110**, 2186.
— Ungar. Nordwestbahn. **110**, 2186.
— Zolyom-Tiszoler. **60**, 1368.

Fahrbetriebsmittel. **14**, 516. **19**, 638. **32**, 902. **59**, 1353. **64**, 1419. **74**, 1605. **114**, 2250. **120**, 2348. **133**, 2563.
Fahrgeschwindigkeit. **37**, 986. **43**, 1095. **59**, 1353.
Fahrordnungsangelegenheiten. **47**, 1163. **64**, 1419. **86**, 1809.
Geflügeltransporte. **90**, 1864.
Getreideexport. **86**, 1809. **90**, 1864.
Güterausfolgung an Bezugs-Unberechtigte. **86**, 1810.
Güterverkehr im I. Semester 1900. **86**, 1809.
Hadernsendungen, sanitäre Massnahmen. **14**, 516.
Haftpflichtgesetz, Ausdehnung auf elektrischen Betrieb. **43**, 1095.
Haltestelle Munkász-Otthon. **26**, 772.
Internate für Kinder der Bediensteten. **64**, 1419.
Investitionen auf der Linie Marchegg—Budapest. **19**, 638.
Kohlensäuretransporte. **19**, 638.
Leihwagen. **101**, 2036.
Milchtransporte. **72**, 1569.
Motorwagen. **14**, 517.
Obsttransporte. **72**, 1569.
Reexpeditionsbegünstigungen für Getreidesendungen. **1**, 5.
Reisegepäck- und Stückgüter-Adressbezeichnung. **1**, 5.
Signirung von Gepäckstücken. **86**, 1809.
Sommerfahrordnung. **52**, 1236.
Stationseröffnungen. **101**, 2036.
Stationserweiterungen. **23**, 713. **64**, 1419. **101**, 2036. **133**, 2563.
Stationsnamenänderungen. **10**, 433. **19**, 638. **23**, 713,
Stationsnamenverzeichniss. **62**, 1398.
Stationsumbau in Debreczen. **34**, 934.
Stationsverzeichniss. **47**, 1162.
Theissbrücke. **133**, 2563.
Trajectverkehr bei Gran. **43**, 1095.
Traubenexport. **90**, 1864.
Tunnel bei Pressburg. **94**, 1940.
Umladungen in Anschlussstationen. Normirung von Beschädigungen. **86**, 1809.
Waarenverkehr. **23**, 713.
Weintraubenexport. **64**, 1419.
Werkstätten und Kohlenstationen in Budapest. **90**, 1863. **101**, 2036.
Westbahnhof in Budapest. **17**, 597.
Zonentarifreform. **57**, 1315.

c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österreichischem Gebiete.

I. Oesterreichische Privatbahnen.

Localbahn Auspitz—Auspitz-Stadt.

Betriebsübernahme durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **35**, 949.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Generaldirector, Ernennung. **120**, 2350.
Haltestelle Hostomitz. **6**, 256.
Christofsgrund, Gross-Walten und Grünau. **108**, 2155.
Stationsnamenänderungen. **108**, 2155.

Böhmische Commercialbahnen.

Firmaprotokollirung. **76**, 1640.
Generalversammlung. **84**, 1778.

Böhmische Nordbahn.

Generalversammlung. **84**, 1778.

Bozen-Meran.

Eröffnung der Station Gargazon. **112**, 2210.
Generalversammlung. **93**, 1917.
Verkehrsinspection. **53**, 1251.
Rollfuhrdienst in Meran und Umgebung. **34**, 933. **71**, 1552.

Brandeis a. E.-Neratowitz.

Wasserabflussverhältnisse. **31**, 878.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Abfertigungsbefugnisse der Stationen. **99**, 2012.
Absperrvorrichtung in km 2·2/3. **8**, 344.
Generalversammlung. **82**, 1746.
Haltestellen Ober- und Unter-Graslitz. **71**, 1552.
Handschrankenumgestaltung. **6**, 256.
Stationsnamenänderung. **58**, 1339. **99**, 2012.

Deutschbrod-Humpoletz.

Generalversammlung. **88**, 1844.

Deutschbrod-Saar.

Actiengesellschaft. **22**, 692.
Firmaprotokollirung. **49**, 1193.
Generalversammlung. **42**, 1082. **107**, 2140.
Stationsnamenänderung. **56**, 1299.

Feuerwerksanstalt-Sollenau.

Durchlässe. **70**, 1540.
Hochbauten. **42**, 1081.
Ober- und Unterbau. **57**, 1317.
Wächterhaus in Feuerwerksanstalt. **132**, 2541.

Friedland-Hermsdorf

Abstellgeleise in Dittersbach. **127**, 2442.
Betriebsleiter. **51**, 1224.
Durchlässe. **7**, 299. **49**, 1191. **67**, 1490.
Hochbauten. **1**, 4. **46**, 1147.
Kohlenschuppen .**79**, 1689. **104**, 2081.
Locomotivremise in Hermsdorf. **27**, 791. **62**, 1396.
Ueberfahrtsbrücke in km 0 6/7. **48**, 1175.
Wartehalle in Mildeneichen. **46**, 1147. **58**, 1339.
Wasserstation in Friedland und Hermsdorf. **89**, 1852.
— Weissbach. **91**, 1876.

Graz-Köflach.

Generalversammlung. **65**, 1457.

Gross-Priesen—Wernstadt-Auscha.

Firmaprotokollirung. **116**, 2288.
Generalversammlung. **103**, 2061.

Hinter-Třeban—Lochowitz.

Brückenbau. **133**, 2563.
Geleisepläne. **34**, 932. **61**, 1380.
Politische Begehung. **81**, 1724. **93**, 1917. **142**, 2879.
Wächterhaus-Typenplan. **97**, 1979.
Weichenherstellung. **127**, 2442.

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls).

Aufnahmsgebäude und Wagenremise in Berg Isel. **42**, 1081.
Sielflussbrücke. **69**, 1427. **72**, 1569. **97**, 1979.
Unterfahrung der Südbahn in km 76·5/6. **34**, 932.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abfertigungsbefugnisse der Stationen. **111**, 2196.
Bahnhoferweiterung in Trzebinia. **110**, 2185.
Bauherstellungen in M.-Ostrau. **95**, 1950.
Drainageanlage in km 165·2/3 der Linie Lundenburg—Zellerndorf **97**, 1979.
Expresszug St. Petersburg-Wien-Nizza-Cannes. **131**, 2519.
Fahrkartenausgabe und Gepäcksabfertigung. **117**, 2299.
Fahrordnungsangelegenheiten. **107**, 2138. **109**, 2168. **111**, 2196. **125**, 2417.
Firmaprotokollirung. **84**, 1778.
Geleiseanlagen in Krakau. **81**, 1724.
— Oderberg. **65**, 1456.
— Wall.-Meseritsch. **136**, 2634.
— Mähr.-Weisskirchen. **139**, 2756.
Generalversammlung. **87**, 1828.
Haltestelle Polanka. **6**, 256.
— Grügau. **111**, 2196.
— Weikendorf. **126**, 2433.
Magazin in Brünn. **137**, 2655.
Montanbahn in Lazy. **9**, 390.
Niveauübersetzung in km 36·4/5 der Linie Gänserndorf—Marchegg. **141**, 2804.
— in km 276·6/7. **6**, 256.
Odergrenzbrücke in km 279·5/6. **46**, 1147.
Reisegepäcksabfertigung. **114**, 2249.
Rollfuhrdienst in Teschen. **32**, 901.
— Bielitz. **103**, 2060.
— Kremsier. **145**, 3015.
Stationserweiterung in Stiebnig. **57**, 1317.
— Friedek-Mistek. **95**, 1950.
Stationsname Czeicz. **15**, 545.
Verschleisshütte in Trzebinia. **65**, 1456.
Viehverladerampe in km 0·9/10 der Linie Kremsier—Zborowitz. **32**, 901.
Wasserabfluss in km 117·0/1. **57**, 1317.
Wasserbeschaffung in M.-Ostrau. **6**, 256.
Wasserleitung in die Station Zauchtl. **44**, 1112.
Wasserstation Mähr.-Weisskirchen. **64**, 1456.
Weichenthurm in Oderberg. **119**, 2339.
Werkstätte in M.-Ostrau. **48**, 1175.
Zufahrtstrasse zum Manipulationsplatze in km 276·5/7 des Bahnflügels nach Annaberg. **122**, 2375.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Abfertigungsbefugnisse von Stationen. **110**, 2185.
Alumnat für Kinder der Eisenbahnbediensteten. **74**, 1606.
Aufnahmsgebäude in Orlau. **97**, 1979.
Durchgang in km 339·8/9. **40**, 1037.
Fahrbetriebsmittel. **34**, 934.
Firmaprotokollirung. **2**, 54. **92**, 1902. **105**, 2102.
Geleiseanlagen in Karwin. **120**, 2348.
— Orlau. **143**, 2933.
— Bystritz. **143**, 2933.
Generalversammlung. **69**, 1522.
Stationseröffnungen. **47**, 1163.
Stationserweiterung Dombrau. **59**, 1352.
Wächterhäuser in Dombrau. **74**, 1605.
Wasserversorgung in Jablunka. **11**, 449.

Königshof-Beraun-Koněprus.

Actiengesellschaft. **59**, 1349.

Kremsthalbahn.

Firmaprotokollirung. **88**, 1844.
Generalversammlung. **88**, 1844.

Leoben-Vordernberg.

Generalversammlung. **83**, 1764.

Mori-Arco-Riva.

Generalversammlung. **67**, 1492.

Mühlkreisbahn.

Betriebsleiter. **3**, 99.
Firmaprotokollirung. **14**, 518. **131**, 2522.
Generalversammlung. **93**, 1918.

Mutenitz-Gaya.

Varianten. **16**, 569.

Neutitscheiner Localbahn.

Brücke über den Oderfluss. **61**, 1381.

Niederösterreichische Waldviertelbahn.

(Gmünd-Litschau-Heidenreichstein.)

Bauvollendung. **65**, 1451.
Betriebsleiter. **95**, 1951.
Firmaprotokollirung. **55**, 1287.
Wartehalle in Gmünd. **9**, 390.
Werkstätte in Gmünd. **13**, 495. **49**, 1191.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Abfertigungsbefugnisse in Stationen. **101**, 2035.
Fahrscheinhefte-Ausgabestelle. **133**, 2562.
Firmaprotokollirung. **62**, 1400. **115**, 2270.
Generalversammlung. **102**, 2048.
Stationsnamenänderungen. **57**, 1317.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Abfertigungsbefugnisse von Stationen. **20**, 666. **32**, 901. **123**, 2387. **140**, 2783.
Firmaprotokollirung. **44**, 1113. **47**, 1164. **68**, 1508. **113**, 2236.
Generalversammlung. **86**, 1811.
Schlafwagenverkehr Wien-Bodenbach. **108**, 2155.
Stationsnamenänderungen. **11**, 449. **20**, 666. **28**, 809.
Verrechnungsstelle Bubna-Centralschlachthaus St.-E.-G. **25**, 754.
— Stadlau Expositur-Malzfabrik. **131**, 2519.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Durchlässe. **32**, 901.
Generalversammlung. **83**, 1764.
Haltestelle Klein-Kuntschitz. **109**, 2168.
Stationserweiterung in Ostrau-Witkowitz. **136**, 2634.
Wartehalle. **74**, 1605.

Otrokowitz-Wisowitz.

Ueberfahrtsrampe in km 18·8/9. **35**, 949.

Pielachthalbahn (St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank).

Generalversammlung. **88**, 1843.

Pyrawarth-Gaunersdorf.

Politische Begehung. **74**, 1604.

Radkersburg-Luttenberg.

Generalversammlung. **102**, 2048.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Firmaprotokollirung. **11**, 450. **15**, 546. **32**, 902.
Generalversammlung. **90**, 1866.
Statutenänderung. **13**, 490.

Saitz-Czeicz (Tscheitsch)-Göding.

Firmaprotokollirung. **114**, 2252.
Generalversammlung. **95**, 1952.

Salzkammergut-Localbahn.

Firmaprotokollirung. **65**, 1458.
Generalversammlung. **102**, 2048.

Schneebergbahn.

Generalversammlung. **95**, 1953.
Rollfuhrdienst in Wr. Neustadt. **134**, 2584.

Stauding-Stramberg.

Betriebsleiter. **122**, 2376.
Kreuzungsgeleise mit der Schmalspurbahn der Nesselsdorfer Waggonfabrik. **32**, 901.

Steyrthalbahn.

Firmaprotokollirung. **85**, 1800.
Generalversammlung. **125**, 2418.

Stramberg-Wernsdorf.

Firmaprotokollirung. **116**, 2288.
Generalversammlung. **93**, 1918.

Südbahn-Gesellschaft.

Firmaprotokollirung. **73**, 1586.
Generalversammlung. **82**, 1747.
Haltestelle Berg. **75**, 1621.
— Stans. **78**, 1674. **85**, 1799.
— Presser. **78**, 1674. **81**, 1724.
— Vierschach. **109**, 2168.
— Eichberg. **119**, 2329.
Handschranken-Umgestaltung. **4**, 153. **31**, 878.
Rampenumgestaltungen. **104**, 2082.
Reisegepäckabfertigung in Abbazia. **10**, 432.
Rollfuhrdienst in Leoben. **59**, 1352.
Schlafwagencourse. **70**, 1540.
Schrankenumwandlung. **129**, 2476.
Stadtbureau in Budapest. **74**, 1606.
Stationsnamenänderungen. **113**, 2235. **125**, 2416.
Tramway-Billetsystem auf der elektrischen Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl. **47**, 1162.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Generalversammlung. **102**, 2048.
Stationsnamenänderung. **58**, 1339. **78**, 1674. **96**, 1963. **116**, 2277.
Umlademagazin in Friedland. **83**, 1759.

Tannwald-Grünthal.

Aufnahmsgebäude in mehreren Stationen. **98**, 2000. **100**, 2025. **116**, 2277.
Bauherstellungen. **112**, 2210.
Durchlässe. **104**, 2082.
Geleisepläne. **146**, 3059.
Hochbauten. **144**, 2970.
Zollbeamtenwohnhaus in Grünthal. **137**, 2655.
Zollmagazin in Grünthal. **98**, 2000. **115**, 2270.

Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Aufnahmsgebäude. **62**, 1396.
Bauvollendungstermin. **83**, 1757.
Eisenconstructionen. **58**, 1339.
Geleisepläne. **7**, 299.
Haltestelle Zuckmantl (richtige Schreibweise). **53**, 1251.
Hochbauten. **1**, 4. **141**, 2804.
Parallelweg in km 24·4/5. **74**, 1605.
Sicherungsanlagen in km 102·3. **100**, 2025.
Strassenbrückenwaage in Niemes. **108**, 2155.
Varianten. **8**, 344.
Viaduct in km 103·2/4. **34**, 933.
Wasserstationen. **118**, 2320.
Wegverlegnng. **32**, 901.

Ueberetscherbahn.

Generalversammlung. **69**, 1526.

Wien-Aspang.

Generalversammlung. **97**, 1980.
Rollfnhrdienst in Traiskirchen. **18**, 621.
Verbindungscurve und Haltestelle Fischau-Bad. **119**, 2339.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt.

Firmaprotokollirung. **4**, 154.
Generalversammlnng. **81**, 1726.

Zillerthalbahn (Jenbach-Mayrhofen).

Actiengesellschaft. **9**, 390.
Bauconsens. **125**, 2416.
Firmaprotokollirung. **30**, 852. **44**, 1113.
Generalversammlung. **21**, 680.
Hochbauten. **144**, 2970.
Politische Begehung. **37**, 985.
Station Kaltenbach-Stumm. **143**, 2933.
Typenpläne. **142**, 2879.
Wartehalle in Jenbach. **141**, 2804.
Wohngehäude in Jenbach. **143**, 2933.

Bergbahnen.

Achenseebahn.

Betriebseinstellung. **122**, 2210.
Firmaprotokollirnng. **57**, 1318. **59**, 1354.
Generalversammlnng. **53**, 1252.
Wiedereröffnnng des Betriebes. **52**, 1235.

Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag.

Betriebsleiter. **48**, 1175.

Gaisbergbahn.

Betriebseinstellung. **112**, 2210.
Betriebswiedereröffnnng. **50**, 1223.
Firmaprotokollirung. **95**, 1954.
Generalversammlung. **103**, 2061.

Grazer Schlossbergbahn.

Generalversammlung. **124**, 2406.

Kahlenberg-Eisenbahn.

Generalversammlung. **95**, 1952.

Dampftramway.

Brünner Localbahn.

Betriebsleiter. **60**, 1368.
Haltestellen. **39**, 1022.
Statutenändernng. **96**, 1961.

Dampftramway Krauss & Comp.

Generalversammlung. **86**, 1811.

Innsbruck—Hall.

Aufnahmsgebäude und Wagenremise in Igls. **21**, 677.
Betriebsleiter **117**, 2299.
Generalversammlung. **100**, 2026.

Salzburger Eisenbahn und Tramway.

Betriebsleiter. **89**, 1852.
Firmenprotokollirung. **65**, 1458.
Generalversammlung. **120**, 2350.
Strecke Salzburg—Drachenloch. Politische Begehung. **145**, 3040.
Stationsnamenänderung. **58**, 1339.

Wiener Localbahnen.

Firmenprotokollirnng. **6**, 256.
Generalversammlung. **97**, 1980.

Elektrische Bahnen.

Bielitz-Biala.

Generalversammlung. **52**, 1240.

Bielitz-Zigeunerwald.

Betriebsleitung. **73**, 1584.

Bodenbach.

Trassenrevision. **57**, 1317. **64**, 1427. **146**, 3059.

Brünner elektrische Strassenbahn.

Actiengesellschaft. **114**, 2245.
Betriebsleiter. **82**, 1744.
Findeishrücke. **114**, 2249.
Politische Begehung. **33**, 918. **61**, 1381.

Czernowitz.

Betriebsleiter. **95**, 1951.
Generalversammlung. **105**, 2102.

Dux-Osseg.

Niveaukreuzung in km 3·316. **54**, 1269. **60**, 1368.

Gablonzer Strassenbahn.

Bauvollendung. **34**, 929.
Generalversammlung. **11**, 450.
Hochbauten. **1**, 4. **8**, 344. **55**, 1285. **141**, 2804.
Politische Begehung. **9**, 390. **35**, 948.
Projectsgenehmigung für Objecte. **121**, 2363.

Gmunden.

Generalversammlung. **86**, 1811.

Graz.

Bautermin für die Linie Griesplatz—Centralfriedhof. **78**, 1670.
Generalversammlung. **77**, 1658.
Varianten. **124**, 2403.
Verkehrsleitung. **131**, 2519.

Graz-Maria Trost.

Actiengesellschaft. **69**, 1517.
Firmenprotokollirung. **103**, 2062.
Generalversammlung. **139**, 2759.

Graz-Göstling.

Brückenreconstruction. **107**, 2138.
Politische Begehnng. **21**, 677.

Krakau.

Actiengesellschaft. **25**, 750.
Centralanlage. **58**, 1339. **79**, 1689.
Concession. **139**, 2749.
Einführung des elektrischen Betriebes. **68**, 1508.
Generalversammlung. **59**, 1354.

Laibach.

Oberbaunormalien. **90**, 1862.
Politische Begehung. **23**, 711. **30**, 851.
Wagenhalle in Laibach. **129**, 2477.

Lemberg.

Firmenprotokollirung. **63**, 1416. **107**, 2140.

Linz-Urfahr.

Firmenprotokollirung. **14**, 518.
Generalversammlung. **125**, 2418.

Marienbad.

Trassenrückung. **46**, 1147. **54**, 1269. **78**, 1673.
Wagenremise. **20**, 666.

Pilsen.

Politische Begehung. **39**, 1022.

Pola.

Politische Begehung. **137**, 2655.

Prag.

Betriebsleiter. **3**, 98.
Geleiseanlagen auf der Moldaubrücke. **70**, 1540.
Linie Nationaltheater-Smichow. Politische Begehung. **134**, 1584.

Prag—Lieben—Vysočan.

Actiengesellschaft. **78**, 1670.
Generalversammlung. **123**, 2390.

Rumburg—Warndorf.

Trassenrevision. **15**, 544.

Salzburg.

Politische Begehung. **122**, 2375. **127**, 2442.

Schwadowitz-Eipel.

Varianten. **109**, 2168.

Schwerberg—Josefsthal.

Trassenrevision. **15**, 544.

See-Unterach.

Trassenrevision. **131**, 2519.

Teplitz.

Betriebseröffnung der Linie Schulplatz—Stefansplatz. **87**, 1826.
Generalversammlung. **85**, 1799.
Politische Begehung. **140**, 2782.

Toblach-Ampezzo.

Politische Begehung. **62**, 1397.

Triest.

Firmenprotokollirung. **13**, 498. **92**, 1902.
Geleisekreuzung mit der Rivabahn und Schleppbahn St. Sabba-Triest. **97**, 1979.
Station Servola. **2**, 53. **29**, 831. **105**, 2093.
Statutenänderung. **12**, 466.

Schwechat-Guntramsdorf.

Trassenrevision. **33**, 933.

Wiener elektrische Strassenbahnen.

Betriebseröffnungen. **95**, 1951. **125**, 2416. **142**, 2879.
Betriebsleiter für die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. **113**, 2235. **145**, 3015.
Betriebsleiter des Bahnhofes Favoriten. **97**, 1979.
Elektrische Centralanlage. **143**, 2933.
Firmenprotokollirung. **13**, 498.
Geleiseverbindungen. **23**, 711. **124**, 2402.
Generalversammlung. **72**, 1572.
Hochbauten und Geleiseanlagen und Betriebsbahnhof in Hernals. **81**, 1724. **113**, 2235; im XIII. Bezirke. **112**, 2210.
Politische Begehungen. **13**, 195. **15**, 544. **20**, 665. **25**, 754. **31**, 878. **34**, 933. **39**, 985. **53**, 1251. **57**, 1317. **60**, 1367. **61**, 1380. **70**, 1540. **71**, 1551. **75**, 1621. **76**, 1637. **77**, 1657. **80**, 1708. **90**, 1862. **107**, 2138. **122**, 2375. **123**, 2387.
Wagenhallen. **42**, 1080. **83**, 1759. **88**, 1841. **89**, 1852. **146**, 3058. **149**, 3176.
Wartehalle am Betriebsbahnhofe in Simmering. **100**, 2025.
Wasserableitungen vom Bauplatze der Elektricitätswerke. **146**, 3058. **149**, 3176.

Wien-Hainburg.

Trassenrevision. **21**, 677.
Politische Begehung. **60**, 1367.

Wien Magistratsstrasse-Börse-Freyung-Burgtheater-Rathhaus (System Hillischer).

Politische Begehung. **69**, 1520. **71**, 1551. **101**, 2035.
Trassenrevision und politische Begehung. **118**, 2320.

Witkowitz.

Politische Begehung. **140**, 2782. **146**, 3059.

II. Ungarische Eisenbahnen.

Bergbahn auf den Blocksberg in Budapest. **47**, 1162.
Budapester Localbahnen. **34**, 934. **62**, 1397.
Budapester Stadtbahngesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betrieb. **3**, 99. **10**, 433. **12**, 472. **19**, 638. **32**, 902. **37**, 987. **47**, 1162. **52**, 1237. **56**, 1301. **59**, 1353. **60**, 1368. **69**, 1521. **94**, 1940. **101**, 2037. **112**, 2211. **122**, 2376.
Budapester Strassenbahn. **12**, 472. **19**, 639. **34**, 934. **37**, 987. **56**, 1302. **62**, 1397. **64**, 1427. **71**, 1552. **72**, 1569. **94**, 1940. **101**, 2037.
Budapester Untergrundbahn. **56**, 1302. **112**, 2211. **122**, 2976.
Drahtseilbahn Felsö-Derna—Mezö-Telegd. **105**, 2100.
Vinkovce-Zupanje-Bosnjaki-Saveufer. **122**, 2376.
Marmaroser Salzbahn. **72**, 1569.
Nagy-Karoly-Somkut. **80**, 1711.
Ofner Bergbahn. **19**, 639.
Raab-Oedenburg-Ebenfurth. **71**, 1553.
Rozsahegy-Koritnicza. **10**, 432.
Strasseneisenbahn in Grosswardein. **47**, 1162.
— Pressburg. **71**, 1552. **117**, 2300.
— Miskolcz. **69**, 1521.
— Klausenburg. **104**, 2082. **110**, 2186.
— Fiume. **59**, 1352.
Szamosvölgy-Eisenbahn. **101**, 2036.
Torontaler Localbahnen. **69**, 1522. **117**, 2299. **124**, 2404.
Ungarische Kleinbahnen. **96**, 1961.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. **74**, 1606.

VII. Schleppbahnen.

Schleppbahn von Eisenkappel zur gräfl. Thun'schen Säge in Ebriach. **30**, 851.
— von Lamprechtshausen zu den im Ibmer Moose gelegenen Torffeldern. **55**, 1281. **110**, 2182.
— von der Schlachthausbahn zu dem Elektricitätswerke der Gemeinde Wien im XI. Bezirk. **90**, 1861.
— von der Station Bielitz zu mehreren Industrieanlagen in Bielitz und Biala. **90**, 1861.
— von Ternitz zum Etablissement der Vereinigten Gummiwaarenfabriken Harburg-Wien in Wimpassing. **97**, 1977.

Schleppbahn Mattighofen-Ibmer Torfmoos. **109**, 2165.
— Koritschan-Nemositz (Halusitz oder Bohuslawitz). **110**, 2182.
— zur Fabrik der Firma Gebrüder Eisert. **27**, 791.
— zur Fabrik der Firma C. Stölzl & Söhne in Neu-Nagelberg. **37**, 985. **41**, 1063. **65**, 1455.
— zur Brettsäge der Franz Graf Seilern'schen Gutsleitung in Litschau. **74**, 1604. **91**, 1876.
— zum landwirtschaftlichen Lagerhause in Zistersdorf. **6**, 256.
— zur Spiritusfabrik der Firma Girardelli & Stern in M.-Ostrau. **44**, 1112.
— zur Petrolenmraffinerie in Drösing. **120**, 2348.
— von Bienczyce zur Dampfmühle in Krzeslavice. **60**, 1368. **97**, 1979.
— zur Gasanstalt in Krakau. **62**, 1396.
— von der Station Grzegorzki zur städtischen Gasanstalt. **95**, 1950.
— zur Wildensteiner Thon- und Chamottefabrik. **44**, 1112. **72**, 1568.
Waldrollbahn im Putnischoratbale. **76**, 1617.

VIII. Diverses.

Allgemeines.

Aussenhandel Ungarns. **17**, 597.
Budapester Donaubrücke nächst dem Schwurplatz. **4**, 153. **71**, 1553.
Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien. **146**, 3060.
Enteignungsverfahren. Sachverständige des Oberlandesgerichtes in Innsbruck. **15**, 546.
— Zara. **15**, 546.
— Lemberg. **17**, 598.
— Brünn. **17**, 598.
— Krakau. **35**, 950.
— Wien. **44**, 1113.
Eisenbahnen der Erde vom Jahre 1894 bis 1898. **121**, 2362.
Eisenbahnnetz in Europa. **30**, 849.
Eisenbahn-Directoren-Conferenz. Vorsitz. **6**, 256.
Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. **33**, 919.
Locomotiven (älteste). **47**, 1164.
Luxuszüge. **18**, 624.
Verein für die Förderung der Local- und Strassenbahnen. **3**, 100. **14**, 518. **38**, 1010. **41**, 1063. **47**, 1164. **49**, 1193. **55**, 1287.
Vermahlungsbestätigungen auf Frachtbriefen über Getreidesendungen. Fälschung zur Erschleichung der Mühlenrefactie. **124**, 2406.

Lagerhausangelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus in Innsbruck.
Lagerstand im:
— November 1899. **1**, 6.
— December 1899. **10**, 434.
— Jänner 1900. **21**, 681.
— Februar 1900. **30**, 853.
— März 1900. **45**, 1136.
— April 1900. **55**, 1288.
— Mai 1900. **70**, 1542.
— Juni 1900. **81**, 1726.
— Juli 1900. **90**, 1866.
— August 1900. **104**, 2083.
— September 1900. **118**, 2322.
— October 1900. **135**, 2620.
— November 1900. **146**, 3060.
Lagerhaus der Stadt Wien.
Rechnungsabschluss pro 1899.
Lagerstand im:
— December 1899. **7**, 300.
— Jänner 1900. **21**, 682.
— Februar 1900. **30**, 853.
— März 1900. **44**, 1114.
— April 1900. **56**, 1304.
— Mai 1900. **66**, 1470.
— Juni 1900. **78**, 1676.
— Juli 1900. **91**, 1880.
— August 1900. **106**, 2125.
— September 1900. **117**, 2304.
— October 1900. **131**, 2523.
— November 1900. **145**, 3016.
Oeffentliches Lagerhaus und Freilager in Wien II.
Lagerstand im:
— December 1899. **7**, 299.
— Jänner 1900. **21**, 681.
— Februar 1900. **30**, 852.
— März 1900. **44**, 1114.
— April 1900. **56**, 1303.
— Mai 1900. **66**, 1469.
— Juni 1900. **78**, 1675.
— Juli 1900. **91**, 1879.
— August 1900. **106**, 2124.
— September 1900. **117**, 2303.
— October 1900. **131**, 2522.
— November 1900. **145**, 3015.

Ungarn.

Lagerhäuser in Fiume. **21**, 681. **106**, 2124.
— Raab. **106**, 2124.
— Temesvár. **106**, 2124.

Personalien.

Excellenz Dr. Ernest von Koerber. **9**, 381.
„ Zeno Graf Welsersheimb. **9**, 381.
„ Dr. Heinrich Ritter von Wittek. **9**, 381.
„ Dr. Eugen Ritter Böhm von Bawerk. **9**, 381.
„ Alois Freiherr von Spens-Booden. **9**, 381.
„ Dr. Wilhelm Ritter von Hartel. **9**, 382.
— Dr. Anton Rezek. **9**, 382.
— Guido Freiherr von Call zu Rosenburg und Culmbach. **9**, 382. **29**, 834.
— Carl Freiherr von Giovanelli. **9**, 382.
— Dr. Leopold Pietak. **9**, 382.
Excellenz Dr. Ferdinand Freiherr von Blumfeld. **9**, 381.
„ Josef Stummer. **9**, 381.
„ Adolf Freiherr von Jorkasch-Koch. **9**, 381.
— Dr. Casimir Ritter von Chledowski. **9**, 381.
— Dr. Franz Stibral. **9**, 381.
— Dr. Ferdinand Ritter von Schrott. **9**, 381.
— Alfred Ritter von Bernd. **9**, 381.

Arnold Emil. **119**, 2340.
Antičevič Jakob. **140**, 2784.
Artwinski Ritter von, Kasimir. J.Dr. **66**, 1469.
Ast Wilhelm. **130**, 2502.
Attems Victor, Graf. **63**, 1416.
Ballović Julius. **63**, 1416.
Banhans Freiherr von, Carl, J.Dr. **88**, 1844. **140**, 2784.
Baumgartner Freiherr von, Florian, J.Dr. **134**, 2586.
Bersa von Leidenthal, Hugo. **23**, 714.
Bezecny Anton, J.Dr. **100**, 2026.
Biedermann Julius. **93**, 1918.
Binder Carl. **52**, 1240.
Blaha Josef, J.Dr. **105**, 2102.
Bliženec Josef. **105**, 2102.
Boehm Hugo, J.Dr. **31**, 878.
Bohs Hermann. **49**, 1194.
Bořicky Franz. **101**, 2038.
Brožka Wenzel. **105**, 2162.
Buček Alois. **77**, 1658.
Bulat Cajetan, J.Dr. **140**, 2784.
Buschman Freiherr von, Alfred, J.Dr. **140**, 2784.
Chabert-Ostland Ritter von, Constantin. **100**, 2026.
Chorinsky Rudolf, Graf. **45**, 1136.
Cieslikowski Johann. **77**, 1658.
Czežowski Ritter von, Johann. **140**, 2784.
Dauschek Johann. **63**, 1416.
Dassler Anton. **101**, 2038.
Deschka Franz, J.Dr. **52**, 1240. **112**, 2214.
Donheimer-Herlth, Ed. Ritter von, J.Dr. **45**, 1136.
Eisl Hermann Maria, J.Dr. **111**, 2200.
Erschen Johann. **49**, 1194.
Etzmannsdorf Josef. **53**, 1252.
Fränkel Leonce. **77**, 1658.
Freiheit Ludwig. **26**, 774.
Gassner Heinrich. **93**, 1918.
Geutebrück Albert, J.Dr. **91**, 1879.
Glaser Alfons, Edler v. **45**, 1136.
Goldsand Jakob. **101**, 2038.
Gölsdorf Carl. **100**, 2026.
Gräf Richard. **28**, 812.
Haberer Theodor. **1**, 6. **45**, 1186.
Hardt Emil, J.Dr. **142**, 2880.
Heimbold Richard. **119**, 2340.
Hankenberg Edler von, Theodor. **73**, 1586. **88**, 1844.
Haudeck Franz. **77**, 1658.
Hauser Wilhelm. **77**, 1658.
Hirsch Josef. **126**, 2434.
Hoffmeister Camillo. **6**, 256.
Husnik Hubert. **23**, 714.
Jahoda Vincenz. **77**, 1658.
Janni Josef. **101**, 2038.
Ingenhaeff zum Berenkamp, Freiherr von, Adolf. **29**, 834.
Juza Ludwig. **119**, 2340.
Kadyi Julius. **23**, 714.
Kaiser Richard, J.Dr. **10**, 434.
Kalmucki Ritter von, Michael. **11**, 450.
Kann August. **119**, 2340.
Karminski Friedrich, J.Dr. **134**, 2586.

Kautsky Heinrich, J.Dr. **138**, 2682.
Keller Ritter von, Oskar. **99**, 2014.
Knapp Emil. **45**, 1136.
Knara Ludwig. **93**, 1918.
Kneussl Anton. **34**, 936.
Konrad Richard. **53**, 1252.
Krasny Arnold, J.Dr. **75**, 1624.
Kratky Josef. **11**, 450.
Kühnelt Josef. **104**, 2083.
Kuranda Camill. **45**, 1136.
Kultig Zdenko. **93**, 1918.
Laimer Alfred. **134**, 2586.
Landsteiner Franz. **26**, 774.
Langer Gustav. **104**, 2083.
Lazarich Constantin. **49**, 1194.
Leddhin Ritter von, Wilhelm. J.Dr. **140**, 2784.
Lewis Henry. **49**, 1194. **63**, 1416.
Lewis Reginald. **49**, 1194.
Lodron-Laterano Graf Carl, J.Dr. **82**, 1747.
Loehr Ritter von, August. **104**, 2083. **130**, 2502.
Loula Carl. **22**, 694.
Lury Edmund. **149**, 3184.
Mahling Heinrich. **149**, 3184.
Marek Ladislaus. **23**, 714.
Marek Victor. **93**, 1918.
Maschner Felix. **31**, 878.
Matejka Thomas. **52**, 1240.
Maurig Ritter von Sarnfeld, J.Dr. **105**, 2102.
Meinl Carl. **93**, 1918.
Menzel Wilhelm. **26**, 774.
Mercevich Franz. **63**, 1416.
Meyer-Treufeld Ritter von, Leopold. **6**, 256.
Mienzill Moriz. **8**, 344.
Mikuli Ritter von, Jakob. **122**, 2378.
Mittermayer Carl. **77**, 1658.
Morelli Franz. **89**, 1854.
Morpurgo Vitus. **140**, 2784.
Müller Otto, J.Dr. **45**, 1136. **49**, 1194. **99**, 2014.
Nessler Julius. **119**, 2340.
Neubauer Rudolf, Dr. **23**, 714.
Pappisch Josef. **119**, 2340.
Peichl Ritter v., Josef. **49**, 1194.
Pesta Carl, J.Dr. **111**, 2200.
Pfeiffer Alois. **77**, 1658.
Pichler Ritter von, Max, J.Dr. **75**, 1624.
Pitner Ritter von, Adolf, J.Dr. **111**, 2200.
Pollak Theobald, J.Dr. **45**, 1136.
Proske Ludwig. **11**, 450.
Regensdorfer Wilhelm. **93**, 1918.
Ressig Alfred. **140**, 2784.
Rie Hugo, J.Dr. **111**, 2200.
Rippely Ferdinand. **52**, 1240. **111**, 2200.
Röll Victor, J.Dr. **140**, 2784.
Romer Graf, Stephan. **140**, 2784.
Rosche Hermann. **93**, 1918.
Rozanski Albert. **86**, 1812.
Rubeš Emannel. **95**, 1954.
Rudel Victor, J.Dr. **140**, 2784.
Rumler Freiherr von Aichenwehr, Carl, J.Dr. **100**, 2026.
Sander Josef. **63**, 1416.
Sassi Attilio. **99**, 2014.
Schäffer Franz. **86**, 1812.
Scheikl Gustav, J.Dr. **75**, 1624.
Schelivsky Adolf. **89**, 1854.
Schlag Julius, J.Dr. **29**, 834. **30**, 853.
Schmidt Josef. **31**, 878.
Schneider Franz. **24**, 740.
Schön Alfred, J.Dr. **10**, 431.
Schromm Anton. **1**, 6.
Schuh Lorenz. **93**, 1918.
Schwarz Ritter von, Friedrich. **22**, 694.
Schweiger Alois. **134**, 2586.
Sedlaczek Franz. **26**, 774.
Seibert Franz. **8**, 344.
Skałkowski Ladislaus. **111**, 2200.
Skoda Ritter von, Emil. **134**, 2586.
Soyka Carl. **63**, 1416.
Speil Ritter von Ostheim, Albert, J.Dr. **149**, 3184.
Staně Alois. **1**, 6.
Stibral Ritter von, Adalbert. **23**, 714.
Stitzenberg Adolf. **6**, 256.
Strecker Haus, J.Dr. **19**, 640.
Strzelbicki Miezislaus. **111**, 2200.
Střižek Franz. **149**, 3184.
Stulier Ritter von, Gustav. **93**, 1918.
Sturm Robert, J.Dr. **29**, 834. **100**, 2026.
Suchofsky Carl. **101**, 2038.
Trutschka Alexander. **77**, 1658.
Volkar Andreas, J.Dr. **19**, 640.
Vucetich Georg, **11**, 450.
Wagner Carl Johann. **75**, 1624. **101**, 2038.
Waniek Ritter von Domyslow, von, Heinrich. **117**, 2214.
Wassilko-Serecki Freiherr von, Stefan, J.Dr. **122**, 2378.
Weiss Hermann. **53**, 1252.
Welser von, Robert, J Dr. **82**, 1747.
Wilhelm Felix. **49**, 1194.
Wimmer Freiherr von, Alfred. **38**, 1010.
Wimpffen Freiherr von, Max, J.Dr. **13**, 498.
Wolkenstein Graf, Wolfgang. **111**, 2200.
Wrba Ludwig. **34**, 936.
Wünsche Arnold. **130**, 2502.
Younga Ritter von Lenie, Georg, J.Dr. **19**, 640.
Zelinka Theodor, J.Dr. **149**, 3184.
Zerboni di Sposetti, Max. **138**, 2682.
Zhuber von Okrog, Hans. **125**, 2418.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. **62**, 1400.
Fahrscheinhefte. **70**, 1542. **113**, 2236.
Fahrscheinverzeichniss. **25**, 756. **30**, 853, **131**, 2522.
Geschäftsordnnng des Ausschusses für den Personenverkehr. **30**, 853.
Preisvertheilung. **87**, 1828.
Radreifenbrüche. **48**, 1178. **84**, 1778.
Radstand und Raddrücke. Verzeichniss znlässiger Masse. **81**, 1726.
Sonderzugsgebühren über Verbindungsbahnen. **30**, 853.
Vereins-Kilometerzeiger. **29**, 834. **36**, 968. **39**, 1024. **48**, 1178. **56**, 1303. **70**, 1542. **76**, 1640. **97**, 1980. **106**, 2124. **113**, 2236. **114**, 2252. **125**, 2418. **146**, 3060.
Vereins-Wagenparkverzeichnisse. **29**, 834. **34**, 936. **36**, 968. **40**, 1042. **48**, 1178. **54**, 1272. **62**, 1400. **70**, 1542. **76**, 1640. **93**, 1918. **106**, 2124. **113**, 2236. **114**, 2252. **125**, 2418. **146**, 3060.
Vereins-Wagenübereinkommen. **139**, 2760.
Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken, **1**, 6. **14**, 518. **16**, 570. **21**, 681. **24**, 740. **25**, 756. **27**. 792. **28**, 812. **30**, 852. **32**, 902. **33**, 919. **34**, 936. **35**, 950. **36**, 968. **37**, 990. **39**, 1024. **40**, 1042. **41**, 1064. **44**, 1113. **46**, 1151. **47**, 1164. **49**, 1194. **50**, 1204. **52**, 1240. **54**, 1272. **57**, 1318. **60**, 1370. **73**, 1586. **76**, 1640. **77**, 1658, **81**, 1726. **83**, 1764. **85**, 1800. **93**, 1918. **96**, 1966. **100**, 2026 **102**, 2048. **106**, 2124. **107**, 2140. **108**, 2156. **109**, 2170. **114**, 2252. **115**, 2270. **116**, 2288. **118**, 2322. **119**. 2340. **120**, 2350. **122**, 2378. **123**, 2390. **125**, 2418. **128**, 2462. **129**, 2478. **131**, 2522. **133**, 2564. **139**, 2760. **140**, 2784. **141**, 2806. **143**, 2936. **145**, 3014.

B. Ausland.

Aegypten.

Eisenbahnbau. **21**, 680.

Afrika.

Eisenbahneröffnungen. **122**, 2377.
Eisenbahnnetz des europäischen Colonialbesitzes. **42**, 1082. **118**, 2322. **119**, 2340.

Amerika.

Eisenbahnbauten in Mexico. **124**, 2405.
Eisenbahnstatistik. **15**, 545. **37**, 989. **116**, 2287. **139**, 2758.
Eisenbahnnnfälle. **39**, 1022.
Elektrische Locomotiven. **90**, 1865.
Elektrische Strassenbahn in Santiago de Chile. **110**, 2186.
Länge des Eisenbahnnetzes in Brasilien. **124**, 2405.
Locomotivbau. **48**, 1176.
Locomotivheizung mit Petroleum. **116**, 2287.
Mehlexport. **39**, 1022.
The Atlantic City Fleyer (schnellster Eilzug). **121**, 2364.

Asien.

Eisenbahnbau auf der Insel Formosa. **123**, 2388.
Euphratthal-Eisenbahn. **4**, 154.

Australien.

Länge der Eisenbahnen. **124**, 2405.

Belgien.

Abfertigungsbefugnisse der Stationen. **21**, 678.
Eisenbahnnetz. **117**, 2301.
Elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen. **64**, 1457. **137**, 2655.
Fundsachen auf Eisenbahnen. **111**, 2199.
Gesundheitspflege auf Eisenbahnen. **111**, 2198.
Investitionscredite. **87**, 1826.
Stationsbezeichnungen. **13**, 496.

Bulgarien.

Eisenbahnlinie Sophia—Roman. **112**, 2213.
— Tschirpan—Nova-Zagora. **116**, 2287.
— Orechovicza—Tirnow. **118**, 2322.
— Nova-Zagora—Tschirpan. **123**, 2388.
Fahrbetriebsmittel. **75**, 1623.
Stationsnamenänderungen. **40**, 1040.

Canada.

Eisenbahnlängen. **113**, 2236.

China.

Eisenbahnbauten. **4**, 154. **10**, 430. **48**, 1176. **112**, 2213.
Eisenbahn Peking-Hankan. **57**, 1318.
Schienenbestellung in Deutschland. **65**, 1457.

Dänemark.

Automobil-Amphibie, zu Wasser und zu Land verwendbares Fahrzeug. **13**, 496.

Deutschland.

Abfertigungsbefugnisse von Stationen. **3**, 99. **20**, 666. **22**, 694.
Auskunftsbureau in Berlin. **84**, 1776.
Beschwerden gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen. **49**, 1192.
Betriebsergebnisse deutscher Bahnen. **14**, 517. **16**, 569. **24**, 739. **30**, 851. **35**, 946. **35**, 949. **40**, 1038. **42**, 1081. **44**, 1112. **46**, 1148. **48**, 1175. **54**, 1270. **56**, 1302. **63**, 1413. **64**, 1419. **72**, 1570. **80**, 1711. **91**, 1876. **96**, 1965. **107**, 2138. **108**, 2155. **113**, 2236. **117**, 2300. **122**, 2377. **123**, 2387. **130**, 2502. **143**, 2935.
Desinfection der Viehwagen. **13**, 495.
Eisenbahn-Diensttelegramme mit Oesterreich-Ungarn. **46**, 1149.
Eisenbahnschwellen aus Gavabotoholz. **97**, 1980.
Eisenbahneröffnung. **2**, 53. **12**, 473. **22**, 693. **40**, 1038. **46**, 1148. **52**, 1237. **57**, 1317. **70**, 1541. **74**, 1606. **82**, 1744. **85**, 1799. **101**, 2037. **116**, 2285. **118**, 2320. **119**, 2339. **140**, 2783. **142**, 2879.
Eisenbahnprojecte. **115**, 2270.
Eisenbahnunfälle. **3**, 99. **21**, 677. **27**, 791. **37**, 987. **46**, 1149. **47**, 1163. **50**, 1202. **61**, 1381. **71**, 1554. **75**, 1621. **86**, 1810. **106**, 2122. **114**, 2250. **120**, 2349. **125**, 2417. **144**, 2970.
Eisenbahn-Verkehrsordnung. Nachtrag I. **112**, 2211.
Elektrische Bahnen. **29**, 833. **47**, 1163.
Elsässer Reichsbahnen. **32**, 902.
Fahrbetriebsmittel. **41**, 1063.
Fahrkarten-Automaten. **39**, 1022.
Kleinbahnen. **29**, 833. **48**, 1178. **60**, 1369. **62**, 1398. **64**, 1420. **65**, 1456. **67**, 1491. **81**, 1724.
Krankentransport auf Eisenbahnen. **60**, 1369.
Nebenbahnen. **45**, 1134. **109**, 2168.
Pensionscasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen. **107**, 2138.
Pferdecoursbuch. **30**, 851.
Radreifen für Fahrbetriebsmittel. **45**, 1134.
Reichsseuchengesetz. **127**, 2444.
Stationseröffnungen. **22**, 694. **23**, 713. **40**, 1038. **43**, 1096. **46**, 1148. **52**, 1238. **55**, 1287. **63**, 1413. **69**, 1523. **70**, 1540. **82**, 1745. **87**, 1826. **116**, 2286. **118**, 2320. **129**, 2477. **131**, 2519. **140**, 2783. **142**, 2879.
Wagenübergang auf Kleinbahnen. **76**, 1637.
Westphälische Landeseisenbahnen. **40**, 1038.
Zugsverspätungen. **20**, 666. **38**, 1006. **58**, 1339. **77**, 1657. **121**, 2363.

Baden.

Abfertigungsbefugnisse von Stationen. **93**, 1917. **115**, 2270. **119**, 2340.
Bahnhof in Karlsruhe. **76**, 1639.
Betriebseinnahmen. **71**, 1554. **102**, 2046. **109**, 2169. **122**, 2377. **139**, 2757.
Eisenbahneröffnungen. **10**, 433. **101**, 2038. **106**, 2123. **131**, 2520.
Stationseröffnungen. **86**, 1810. **112**, 2212.
Wohlfahrtseinrichtungen. **38**, 1007.

Bayern.

Abfertigungsbefugnisse. **2**, 54. **19**, 636. **22**, 694. **34**, 935. **49**, 1196. **69**, 1523. **101**, 2038. **111**, 2198. **116**, 2287. **123**, 2387. **141**, 2805.
Arbeiterbegünstigungen. **109**, 2169.
Arbeiterpensionscassen. **61**, 1382.
Automobilwagen. **106**, 2133.
Beförderung frostempfindlicher Frachtstücke. **143**, 2935.
Betriebseinnahmen der Eisenbahnen. **16**, 569. **27**, 791. **34**, 931. **35**, 949. **40**, 1040. **42**, 1081. **44**, 1112. **58**, 1339. **66**, 1469. **71**, 1554. **75**, 1623. **96**, 1965. **107**, 2139. **113**, 2236. **117**, 2301. **126**, 2431. **133**, 2563.
Dienstanweisung für Zugführer und Schaffner. **75**, 1622.
Dienstkleidung. **106**, 2123.
Eisenbahnbau. **63**, 1414.
Eisenbahnbausectionen. **109**, 2169.
Eisenbahnconcessionen. **37**, 987.
Eisenbahneröffnungen. **2**, 54. **53**, 1252. **92**, 1902. **104**, 2083. **106**, 2123. **115**, 2270. **116**, 2287. **121**, 2364. **126**, 2433. **129**, 2477.
Eisenbahnrath. **108**, 2155.
Eisenbahn-Reisealbum. **47**, 1163.
Eisenbahnsectionen. **92**, 1902.
Eisenbahnvorconcessionen. **114**, 2350. **131**, 2523.
Elektrische Bahnen. **49**, 1196.
Fahrbetriebsmittelbeschaffung. **107**, 2139. **109**, 2169.
— Pullmannwagen. **124**, 2404.
Fahrpreisermässigung für Pilgerfahrten nach Rom. **61**, 1381.
Fahrradtransport. **18**, 621.
Gehaltsaufbesserung für Eisenbahnbedienstete. **50**, 1203.
Güterbeförderung. **61**, 1381.
Hilfeleistung bei Unfällen in elektrischen Betrieben. **43**, 1096.
Kohlenbeschaffung. **107**, 2139.
Locomotivpersonal-Dienstanweisung. **28**, 811.
Localbahnprojecte. **16**, 569. **48**, 1176.
Nürnberger Centralbahnhof. **85**, 1810.
Sammelfahrkarten im Nahverkehr. **109**, 2169.
Stationseröffnungen. **70**, 1541. **84**, 1777. **121**, 2364. **141**, 2805.
Stationsnamenänderungen. **15**, 545. **38**, 1007. **39**, 1022. **101**, 2038. **115**, 2270.
Stellenvermehrung bei den Staatseisenbahnen. **106**, 2123.
Taglöhner im Schreibdienst der Eisenbahnen. **113**, 2236.
Torfsendungen. **50**, 1203.
Unkrautvertilgung auf Eisenbahndämmen, Füllgräben etc. **73**, 1586.
Urlaubsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten. **125**, 2417.
Wagenbestand. **75**, 1622.
Wohngebäude für Bahnbedienstete. **32**, 902.
Zugabfertigung. **106**, 2123.

Hessen.

Fahrzeugbeförderung. **101**, 2038.
Nebenbahnen. **38**, 1007.

Oldenburg.

Abfertigungsbefugnisse von Stationen. **62**, 1399. **82**, 1745. **115**, 2270. **121**, 2364.
Eisenbahneröffnungen. **53**, 1252.
Eisenbahnnetz. **50**, 1203.
Kleinbahnen. **133**, 2564.
Stationseröffnungen. **57**, 1318.
Stationsnamenänderung. **86**, 1811. **146**, 3059.

Preussen.

Abfertigungsbefugnisse. **10**, 432. **15**, 545. **21**, 678. **24**, 739. **35**, 949. **40**, 1039. **42**, 1081. **45**, 1134. **48**, 1175. **54**, 1270. **57**, 1317. **59**, 1353. **62**, 1399. **65**, 1456. **72**, 1570. **73**, 1583. **75**, 1621. **77**, 1658. **79**, 1689. **83**, 1760. **84**, 1777. **86**, 1810. **95**, 1951. **101**, 2037. **106**, 2122. **111**, 2198. **112**, 2212. **115**, 2270. **116**, 2286. **119**, 2339. **121**, 2364. **124**, 2417. **129**, 2477. **141**, 2805.
Arbeiterfahrkarten. **62**, 1399.
Arbeitermangel bei den Eisenbahnbauten. **62**, 1399.
Arbeiterunterkünfte. Verpflichtung des Unternehmers zur Beschaffung derselben. **13**, 495.
Aerzte. Benützung von Güterzügen. **75**, 1621.
Bahnhofbuchhandel. **124**, 2404.
Bahnhofwirthschaften. Frachtstundung und neue Muster zu Frachtverträgen. **64**, 1430.
Bauüberwachung und Annahme von Betriebsmitteln. **109**, 2169.
Beamten- und Arbeiterwohnungen. **78**, 1675.
Beförderungsvorschriften. **130**, 2502.
Beleuchtung für Innenräume. **106**, 2122.
Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr. **81**, 1725.
Betriebsstörungen. Behandlung der Gütersendungen. **30**, 852.
Bezirkseisenbahnrath. **77**, 1657. **146**, 3059.
Brandversicherungsverein. **78**, 1675.
Dampfschieber für Locomotiven. **91**, 1877.
Dienstalterszulagen. **56**, 1302.
Dienstkleider der preussischen Staatseisenbahnbeamten. **139**, 2757.
Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten. **38**, 1004.
Dienststunden bei den Eisenbahn-Directionen. **72**, 1570.
Eisenbahnbetriebsinspectionen. **118**, 2321.
Eisenbahneröffnungen. **1**, 5. **2**, 53. **2**, 54. **3**, 99. **21**, 677. **40**, 1040. **42**, 1081. **53**, 1251. **54**, 1270. **57**, 1317. **65**, 1456. **72**, 1570. **77**, 1657. **79**, 1689. **84**, 1777. **86**, 1810. **90**, 1864. **92**, 1902. **93**, 1917. **95**, 1951. **101**, 2037. **106**, 2122. **111**, 2198. **112**, 2212. **115**, 2270. **116**, 2286. **121**, 2364. **125**, 2417. **126**, 2433. **129**, 2477. **131**, 2519. **143**, 2935
Eisenbahnprojecte. **40**, 1039.
Eisenbahnschule. **41**, 1063.

Eisenbahnwagenamt in Essen a. d. Ruhr. **64**, 1420.
Eisenbahnwagen-Bedarfsconferenz. **52**, 1238.
Einführung der IV. Classe auf der Hessischen Ludwigsbahn. **46**, 1145.
Elektrische Betriebsführung. **93**, 1917.
Erfindungen. Prämiirung. **75**, 1622.
Erweiterung des Eisenbahnnetzes. **46**, 1149.
Fahrbetriebsmittel. **76**, 1638. **113**, 2236. **114**, 2250. **128**, 2461. **139**, 2757.
Fahrscheinhefte. **131**, 2520.
Fundgegenstände. **38**, 1006.
Funkenfänger und Aschenkästen für Locomotiven. **91**, 1877.
Gefangenentransporte. **18**, 621.
Gepäckshinterlegung durch Mittelspersonen. **117**, 2300.
Gewerbeunfallversicherung. **118**, 2321.
Güterbeförderung zur Bahn durch die Bahnspediteure in Berlin. **76**, 1638.
Handgepäck. Unterbringung in den Personenwagen. **109**, 2169. **123**, 2387.
Kesselreinigung. Schutzkleider für Arbeiter. **74**, 1607.
Kinderschutz auf den Eisenbahnen. **107**, 2139.
Kleinbahnen. **19**, 638. **20**, 666. **48**, 1176. **50**, 1202. **52**, 1238. **64**, 1430. **67**, 1492. **71**, 1554. **78**, 1674. **80**, 1711. **118**, 2321.
Kleinwagen. Dienstvorschrift. **100**, 2025.
Kohlen- und Coaksbeförderung. **70**, 1541. **75**, 1622.
Kohlenlieferung. **44**, 1112. **75**, 1622.
Kurzschrift bei den Preussischen Staatsbahnen. **47**, 1163. **60**, 1369.
Locomotivbestellung. **61**, 1381.
Lohnabrechnungen bei den Werkstätten der Staatsbahnen. **39**, 1022.
Nebenbahnen. **72**, 1570. **91**, 1877.
Pensionscasse für Bahnarbeiter. **46**, 1147.
Personenwagen IV. Classe. **67**, 1491.
Personenverkehr der Berliner Bahnhöfe. **16**, 569. **49**, 1192.
Platzkarten. **78**, 1674.
Privatanschlüsse im Bereiche der Preussischen Staatsbahnen. **72**, 1567.
Prüfungen im Baufache. **127**, 2445.
Rangirdienst. **102**, 2046.
Reisebureau in Frankfurt a. M. **66**, 1469.
Reisegepäck. Aufbewahrung. **60**, 1369.
Rettungskasten. **85**, 1799.
Sammelfahrkarten. **70**, 1541.
Schornsteinfeger. Beförderung im Arbeitsanzug im Packwagen. **85**, 1799.
Sitzeinrichtung in den D-Zugswagen. **106**, 2122.
Spar- und Vorschussvereine für Eisenbahnbedienstete. **34**, 934.
Staatsbahnwagenverband. **64**, 1430.
Staatsbahnwagen-Vorschriften. **120**, 2349.
Staatseisenbahncredite. **49**, 1192.
Stationsblockwerke. Weckerleitung. **123**, 2387.
Stationsbrunnen. **106**, 2122.
Stationseröffnungen. **2**, 54. **3**, 99. **10**, 433. **41**, 1063. **42**, 1081. **45**, 1134. **53**, 1251. **57**, 1317. **62**, 1399. **65**, 1456. **73**, 1583. **77**, 1658. **79**, 1689. **84**, 1777. **86**, 1810. **93**, 1917. **95**, 1951. **101**, 2037. **109**, 2169. **111**, 2198. **112**, 2212. **116**, 2286. **121**, 2364. **125**, 2417. **126**, 2433. **129**, 2477. **131**, 2519. **141**, 2805. **146**, 3059.
Stationsnamenänderungen. **2**, 54. **8**, 344. **10**, 433. **21**, 677. **21**, 678. **27**, 791. **34**, 934. **53**, 1251. **54**, 1270. **62**, 1399. **69**, 1523. **73**, 1583. **82**, 1745. **101**, 2037. **104**, 2083. **112**. 2212. **121**, 2364. **143**, 2935.
Stenographiecourse. **111**, 2197.
Streckenblockeinrichtung. **111**, 2197.
Tagebuch für die Stationsbeamten. **33**, 918.
Telegraphendienst bei der Staatseisenbahn-Verwaltung. **100**, 2025.
Thürschlösser an Personenwagen. **70**, 1541. **112**, 2211.
Unterstützungen an Hinterbliebene von Eisenbahnbediensteten. **132**, 2548.
Urlaubsvorschrift. **102**, 2046.
Verkehrscontrole. **111**, 2195.
Viehwagenreinigung. Schutzkleider für Arbeiter. **74**, 1607.
Wagendienst. **122**, 2377.
Waldbrände. Schutzvorkehrungen. **75**, 1622.
Wasserumschlagstellen. **30**, 852. **32**, 902.

Sachsen.

Abfertigungsbefugnisse der Stationen. **13**, 495.
Arbeiterkarten. **27**, 791.
Bahnpolizeiliche Uebertretungen. **74**, 1607.
Bekleidungsvorschrift. **74**, 1607.
Betriebseinnahmen. **18**, 621. **24**, 739. **30**, 852. **35**, 949. **40**, 1040. **41**, 1063. **48**, 1176. **81**, 1725. **91**, 1877. **101**, 2038. **109**, 2170. **117**, 2300. **122**, 2377.
Betriebseröffnung. **34**, 935.
Eisenbahnbauten. **50**, 1203. **71**, 1554.
Eisenbahneröffnungen. **57**, 1318. **104**, 2083. **106**, 2122.
Eisenbahnnetz. **26**, 773.
Eisenbahnrath. **106**, 2123.
Elektrische Bahnen. **73**, 1586.
Fahrbetriebsmittel. **26**, 773. **56**, 1302.
Fahrradtransporte. **21**, 678.
Kohlenverkehr. **21**, 678.
Schülerkarten. **69**, 1523.
Spiritusbeleuchtung bei den Staatsbahnen. **91**, 1877.
Stationsnamenänderungen. **49**, 1196. **53**, 1252. **54**, 1270. **104**, 2083. **106**, 2123. **112**, 2212. **119**, 2340.
Stückgutbeförderung. **38**, 1007.
Zugcontrolore. **65**, 1456.

Württemberg.

Abfertigungsbefugnisse. **75**, 1623. **123**, 2388.
Beirath der Verkehrsanstalten. **61**, 1382.
Betriebseinnahmen. **18**, 621. **25**, 754. **30**, 552. **35**, 949. **42**, 1081. **44**, 1112. **59**, 1353. **60**, 1369. **65**, 1457. **72**, 1571. **101**, 2038. **109**, 2170. **112**, 2212. **131**, 2520.
Eisenbahnbau. **54**, 1270.
Eisenbahneröffnung. **106**, 2123.
Motorwagen. **61**, 1382.
Nebenbahnen. **19**, 637. **37**, 988. **69**, 1523. **111**, 2198.
Stationseröffnungen. **69**, 1523.
Stationsnamenänderungen. **32**, 902.
Stückgutbescheinigungen. **21**, 678.
Wagenbeleuchtung. **61**, 1383.
Wohnungen für Staatseisenbahnbedienstete. **29**, 833.

Frankreich.

Agricoltarife. **91**, 1877.
Arbeiterkarten. **133**, 2564.
Arbeitsdauer der Streckenwächter. **50**, 1203.
Arbeiterverwendung beim Eisenbahnbau nach Vollendung der Ausstellungsbauten. **54**, 1271.
Aerztliche Hilfsstation der Französischen Nordbahn. **112**, 2213.
Betriebseinnahmen. **76**, 1639. **112**, 2213.
Blitzzug Paris-Calais. **28**, 811.
Blockirungs-Signalapparat. **28**, 812. **49**, 1196.
Eisenbahnbau. **88**, 1842.
Eisenbahneröffnungen. **14**, 545. **21**, 678. **88**, 1842. **95**, 1951. **126**, 2434.
Eisenbahnlängen. **61**, 1383.
Eisenbahnprojecte. **18**, 621.
Elektrische Betriebsführung. **88**, 1843. **96**, 1965.
Elektrisches Licht zur Deckung der Eisenbahnzüge zur Nachtzeit. **117**, 2301.
Elektromotoren. **3**, 99.
Elektrische Zugsbeleuchtung. **117**, 2301.
Fahrbetriebsmittel. **61**, 1383.
Fahrkartenangelegenheiten. **45**, 1134.
Fassdaubeneinfuhr. **139**, 2757.
Gemeinnützigkeitserklärungen. **15**, 545. **18**, 622. **21**, 678. **88**, 1842. **117**, 2301. **119**, 3340. **124**, 2405.
Ingenieurscorps des Ponts et Chaussées. **20**, 665.
Irrentransport in Paris. **21**, 679.
Kleinbahnen. **28**, 812. **88**, 1842. **91**, 1877. **107**, 2139. **141**, 2802.
Localbahnen. **21**, 678. **28**, 812. **61**, 1383. **133**, 2564.
Strassenbahnen. **18**, 631. **21**, 678. **113**, 2236.
Pariser Untergrundbahn. **3**, 100. **19**, 639. **21**, 678. **48**, 1174. **50**, 1203. **88**, 1842. **124**, 2405.
Pensionsfonds der Hauptbahnen. **54**, 1271.
Postambulanzwagen. **112**, 2213.
Prophylactische Vorkehrungen in den Eisenbahnwagen. **54**, 1271.
Signalisirungsapparat zur Deckung des Zugendes. **21**, 679.
Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. **21**, 678. **61**, 1383. **75**, 1623. **91**, 1877.
Verkehrswesen in der Pariser Weltausstellung. **89**, 1881. **110**, 2182.
Waggonbeleuchtung. **50**, 1203.
Wahlfähigkeit in den Verwaltungsrath der Eisenbahnen. **61**, 1383.

Griechenland.

Eisenbahnbauten. **63**, 1415.
Eisenbahnconcessionen. **75**, 1623.

Grossbritannien.

Betriebsergebnisse der Strassenbahnen. **40**, 1040. **63**, 1415.
Eisenbahnbauten. **38**, 1008.
Eisenbahnprojecte. **87**, 1826.
Eisenbahnsignale. **8**, 344.
Eisenbahnunfälle. **21**, 680.
Elektrische Untergrundbahnen in London. **103**, 2058.
Export und Import. **92**, 1902.
Fahrgeschwindigkeit. **17**, 598.
Freigepäck. **107**, 2140. **112**, 2213.
Metropolitanbahn in London. **87**, 1826.
Personenverkehr. **91**, 1878.
Strassenbahn- und Kleinbahnverein. **75**, 1623.
Tramwaywesen. **95**, 1994.
Unfallstatistik. **13**, 496.
Untergrundbahnprojecte in London. **114**, 2251.

Japan.

Eisenbahneröffnungen. **104**, 2083.
Eisenbahnorganisation. **37**, 988.
Eisenbahnstatistik. **101**, 2038.
Eisenbahnunfälle. **22**, 694.
Elektrische Eisenbahnen. **131**, 2520.

Italien.

Alpenbahnen. **29**, 833.
Bahnhofsbau in Pontebba. **111**, 2198.
Einnahmen der italienischen Eisenbahnen. **11**, 449.
Eisenbahnschienen. **117**, 2301.
Eisenbahnunfall bei Castelginbileo. **123**, 2388.
Eisenbahnen:
— Adriatische Eisenbahn. **13**, 496. **84**, 1777. **90**, 1865. **111**, 2198.
— Camnago-Camorlata. **13**, 495.
— Dorto—S. Giorgio-Amandola. **11**, 449.
— Eriträische Eisenbahn. **27**, 792.
— Genua-Pisa. **13**, 496.
— Mittelmeerbahn. **17**, 598. **25**, 754. **89**, 1853. **90**, 1865.
— Monte Amiata—Santa Fiora. **11**, 449.
— Elektrische Tramway Oneglia—Ponto Maurizzio. **27**, 791.
— Drahtseilbahn Palermo-Monreale. **29**, 833.
— Samaden-Tirano. **27**, 791.
— Sicilianische Eisenbahnen. **12**, 474. **25**, 754. **27**, 792.
— Simplonbahn. **26**, 773. **27**, 792. **90**, 1865.
— Stresa-Moltarone. **11**, 449.
— Strassenbahnen in Italien. **89**, 495.
— Valtellin. **13**, 495.
— Vicenza-Rovereto. **12**, 473.
Zuschlagsgebühren. **75**, 1623.
Fahrbegünstigungen für die Staats- und Provincialbeamten. **11**, 450. **13**, 496.
Fahrbetriebsmittel. **17**, 597. **71**, 1555. **73**, 1586. **75**, 1623.
Fahrpreisermässigung für Volksschullehrer. **75**, 1623.
Ferry-boats-Dienst zwischen Reggio und Messina. **11**, 449.
Frachtermässigung für Pariser Ausstellungsgegenstände. **12**, 473.
Grenzstation am Simplontunnel. **11**, 449.
Handgepäck. Beförderungsbestimmungen. **37**, 988.
Kohlentarife. **27**, 791.
Luxuswagen. **11**, 449.
Personenverkehrsdienst. **11**, 449. **12**, 473.
Personenverkehr London-Brindisi. **13**, 496.
Postdienst und Zugsverspätungen. **13**, 495.
Rundreiseverkehr. **71**, 1555.
Schlafwagenverkehr Mailand-Basel. **13**, 496.
Simplonbahn. **71**, 1555. **89**, 1853.
Station Pontebba. **89**, 1853.
Trajectbahnverkehr zwischen Reggio-Messina. **12**, 473.
Transport frischer Blumen. **13**, 496.
Tunnelventilation. **17**, 597. **17**, 598. **27**, 791.
Wagenleihgesellschaft in Mailand. **26**, 773.

Korea.

Eisenbahn Söul-Chemulpo. **106**, 2123.

Kreta.

Eisenbahnprojecte. **84**, 1778.

Luxemburg.

Eisenbahn Luxemburg-Pelingen. **106**, 2123.

Niederlande.

Elektrische Bahnen. **126**, 2433.

Norwegen.

Eisenbahnprojecte. **15**, 545.

Persien.

Eisenbahnbau. **21**, 680. **117**, 2302.

Portugal.

Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. **91**, 1878.

Rumänien.

Bau und Betrieb der Privateisenbahnen. **87**, 1824.
Betriebsergebnisse der Bahnen. **18**, 622. **102**, 2047. **123**, 2388.
Eisenbahn-Concessionen. **123**, 2388. **129**, 2477.
Lagerhaus in Bukarest. **37**, 988.
Localbahnen. **18**, 622.
Schafeinfuhr. **75**, 1623.
Schule für den Betriebsdienst. **18**, 622.
Tarife. **102**, 2046.

Russland.

Aussenhandel im Jahre 1899. **125**, 2415.
Betriebseinnahmen der russischen Eisenbahnen. **42**, 1081. **56**, 1298. **111**, 2199.
Centralasiatische Transversalbahn. **38**, 1008.
Centralbahnhof in Warschau. **37**, 988.
Eisenbahnanschlüsse mit Deutschland. **75**, 1623.
Eisenbahneröffnungen. **19**, 639.
Eisenbahnlängen. **30**, 850.
Eisenbahnprojecte. **48**, 1176. **139**, 2757.
Eisenbahn St. Petersburg-Odessa. **134**, 2584.
Elektrische Strassenbahnen. **63**, 1414.
Fahrgeldhinterziehungen. **21**, 679.
Freikarten für Eisenbahnbeamte. **21**, 679.
Kleinasiatische Eisenbahnen. **63**, 1415.
Längen der Eisenbahnen. **73**, 1583.
Eisenbahn Nikolskoje-Grodekow. **27**, 721.
Russisch-chinesische Osthahn. **93**, 1915.
Russische Südosthahnen. **102**, 2047.
Sanitätsdienst auf Eisenbahnen. **37**, 988.
Ssawelowsche Zweigbahnen. **43**, 1096.
Tiflis-Wladikawkas. **63**, 1415.
Transsibirische Eisenbahnen. **6**, 256. **25**, 755. **52**, 1238. **86**, 1806. **87**, 1826. **90**, 1865. **134**, 2584. **138**, 2681.
Verkehrscontinuität zwischen Petersburg und Wladiwostok. **67**, 1489.
Warschau-Kalisch. **63**, 1415.

Schweden.

Eisenbahn Gellivar-Ofoten. **63**, 1415.

Schweiz.

Betriebseinnahmen. **107**, 2139. **110**, 2186.
Eiertransporte. **98**, 2000.
Eisenbahnrückkaufsgesetz. **37**, 988.
Eisenbahnstrafrecht. **139**, 2758.
Elektrische Bahnen. **112**, 2213.
Erholungsheim schweizerischer Eisenbahnbeamten. **102**, 2046.
Güterschuppen in Zürich. **19**, 639.
Nebenbahnen. Bundesgesetz über den Bau und Betrieb. **19**, 636.
Nothsignaleinrichtungen. **111**, 2198.
Simplontunnel. **18**, 622.
Unfallstatistik. **75**, 1623.

Serbien.

Bahnbau. **27**, 792.
Bahnconcessionen. **112**, 2213.

Spanien.

Eisenbahnwagenbezug aus Ungarn. **117**, 2301.

Türkei.

Pilgerbahn Damaskus-Medina-Mekka. **91**, 1878.

C. Schiffahrt.

Allgemeines.

Achensee-Dampfschiffahrt. **52**, 1239.
Bodensee-Dampfschiffahrt. **120**, 2350.
Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen. **72**, 1571.
Elbeschiffahrt. **17**, 598.
Elbe- und Donauverkehr. **74**, 1599.
Europäische Donaucommission. **62**, 1399. **124**, 2406. **127**, 2441. **134**, 2581.
Greiner Donaustruden. **34**, 935.
Kohlenverfrachtung auf der Elbe. **40**, 1035.
Nothbrückenbau-Uebungen der Pionnierbataillone Nr. 6 und 15. **86**, 1811.
Schiffahrtscanäle Urfahr (Donau)-Rosenberg (Moldau). **15**, 538. **48**, 1173. **64**, 1425.
— Wien-Prerau-Oderberg-Krakau, Prerau-Pardubitz, Krakau-Sadowa-Wisznia-Brody. **32**, 890.
— Linz-Hohenfurth. **67**, 1492.
Schiffahrtscongress in Paris. **35**, 950.
Schiffsunfälle. **96**, 1966.
Suezcanal. **75**, 1624.
Wiener Donaucanal. **46**, 1149. **48**, 1176. **72**, 1570. **116**, 2288.
Wiener Ruderschiff- und Flossverkehr. **116**, 2287.

Oesterreichischer Lloyd.

Dampferabfahrten. **5**, 204. **16**, 570. **19**, 640. **25**, 755. **34**, 935. **37**, 989. **40**, 1041. **43**, 1096. **45**, 1135. **48**, 1177. **51**, 1224. **57**, 1318. **71**, 1556. **76**, 1639. **82**, 1745. **88**, 1843. **99**, 2013. **105**, 2101. **108**, 2156. **114**, 2251. **117**, 2302. **120**, 2349. **123**, 2389. **126**, 2434. **129**, 2478. **132**, 2548. **135**, 2619. **138**, 2681. **141**, 2805.

Dampferfahrten.
— „Amphitrite". **82**, 1745.
— „Erzherzog Franz Ferdinand". **54**, 1272.
— „Gisela". **13**, 496. **81**, 1725.
— „Imperator". **1**, 5. **10**, 433. **38**, 1008. **59**, 1353. **61**, 1383. **74**, 1607. **86**, 1811.
— „Imperatrix". **12**, 474. **34**, 935. **42**, 1082. **75**, 1624. **80**, 1712.
— „India". **138**, 2682.
— „Maria Valerie". **40**, 1041. **72**, 1571.
— „Melpomene". **62**, 1399.
— „Moravia". **35**, 950.
— „Poseidon". **44**, 1112.
— „Silesia". **76**, 1640.
— „Trieste". **14**, 517. **37**, 989. **87**, 1827.
— „Vindobona". **3**, 100. **77**, 1658.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Agentie in Arnsdorf a. D. **80**, 1712.
Fahrkartenausgabe. **35**, 950. **37**, 989. **59**, 1354.
Fahrordnungsangelegenheiten. **17**, 598. **18**, 622. **23**, 714. **25**, 755. **26**, 773. **29**, 833. **31**, 878. **36**, 968. **37**, 989. **52**, 1239. **61**, 1384. **86**, 1811. **109**, 2170. **111**, 2199. **114**, 2251. **116**, 2287. **117**, 2303. **125**, 2418. **131**, 2521. **143**, 2936.
Getreide- und Mehlproductenexport. **24**, 740.
Refactietabelle. **24**, 739.

Ungarn.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Gesellschaft.
— Betriebsergebnisse. **12**, 474.
— Dampferfahrten. **1**, 6. **13**, 497. **25**, 756. **37**, 990. **49**, 1192. **62**, 1400. **74**, 1608. **87**, 1827. **98**, 2000. **111**, 2200. **125**, 2417. **138**, 2681.
— Generalversammlung. **44**, 1112.
Begacanal. **29**, 833.
Binnenschiffahrt. **52**, 1239. **143**, 2936.
Budapester Donauquai. **139**, 2759.
Budapester Flosshafen für Langholzverkehr. **38**, 1009.
Budapester Handels- und Winterhafen. **38**, 1009.
Budapester Winter- und Handelshafen. **117**, 2303.
Dampftraject zwischen Gomhos und Erdöd. **59**, 1354.
Danubius, Schiffbau- und Maschinenfabrik in Budapest. **11**, 450. **26**, 773.
Donauregulirung zwischen Racz-Almás—Paks. **117**, 2303.
Fiumaner Seehafenverkehr. **18**, 623. **34**, 930. **38**, 1008. **44** 1112. **46**, 1150. **60**, 1370. **122**, 2378. **131**, 2521.
Forthildungscours für Schiffsofficiere der Binnenschiffahrtsdampfer. **139**, 2759.
Franzenscanal. **11**, 450. **18**, 623. **69**, 1524.
Plattenseeschiffahrt. **48**, 1177. **60**, 1370. **131**, 2521.
Pressburger Winterhafen. **81**, 1725.
Propellerverkehr in Budapest. **35**, 950.
Protokollirung der schwimmenden Fahrzeuge. **50**, 1204.
Schiffahrtscanal Donau-Theiss. **69**, 1524
Schiffe mit elektrischem Betriebe. **38**, 1009.
Theissschiffahrt. **139**, 2759.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt. **18**, 623. **35**, 950. **37**, 989, **39**, 1022. **70**, 1541. **81**, 1725. **87**, 1827. **102**, 2047. **131**, 2521. **141**, 2806.
Ungarisch-croatische Seeschiffahrt.
— Dampferbeschaffung. **65**, 1457. **117**, 2303.
— Generalversammlung. **59**, 1354.
— Schiffsunfälle. **124**, 2406.
— Stapellauf des Dampfers „Möve". **102**, 2047.
— Vertragsverlängerung. **141**, 2806.
Ungarische Levante Seeschiffahrt. **12**, 474. **61**, 1384.
Ungarische Segelschiffahrt. **11**, 450. **75**, 1624.
Versicherung im Seerechte. **18**, 623.
Wasserstrassen und Schiffahrtscanäle in Ungarn. **70**, 1538.

Amerika.

Güterverkehr am Canal Saul—Saint-Marie. **102**, 2047.
Nicaraguacanal. **146**, 3059.
Panamacanal. **19**, 640. **29**, 834. **49**, 1193. **61**, 1384.
Schifffahrtscanal in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. **26**, 768.

Belgien.

Binnenschiffahrt. **48**, 1176.
Handelsflotte. **137**, 2656.
Schiffswerfte in Hoboken. **48**, 1177.
Seehafenverkehr. **48**, 1177.
Transportschiffe mit Benzinmotoren für Binnenschiffahrt. **46**, 1150.

Canada.

Schiffahrtscanäle und Stromregulirungen. **17**, 598.

Deutsches Reich.

Elbe-Travecanal. **70**, 1541.
Hafenverkehr in Mainz. **95**, 1951.
Hamburger Schiffahrtsverkehr. **123**, 2389.
Schiffsverkehr auf dem Rhein. **70**, 1541.
Schiffsverkehr in Frankfurt am Main. **97**, 1979.
Schiffahrtsstatistik. **75**, 1624.

Baden.

Bodenseeschiffahrt. **14**, 517.
Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für den Bodensee, Untersee und Rhein. **86**, 1811.

Bayern.

Bodenseeschiffahrt. **40**, 1041.
Ludwigs-Donau-Main-Canal. **40**, 1041. **122**, 2378.
Mainschiffahrt. **40**, 1041.

Mecklenburg-Schwerin.

Elbestrombauten. **90**, 1876.

Preussen.

Alphabetisches Verzeichniss der deutschen Seehäfen etc. **7**, 299.
Elbestrombauten. **123**, 2389.
Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für die Elbe. **39**, 1022.
Strom- und Schiffahrtspolizei-Verordnungen. **39**, 1022.
Wasserstrassen. **71**, 1555.

Sachsen.

Elbestrombauten. **116**, 2288.

Württemberg.

Bodenseeschiffahrt. **63**, 1415.

Frankreich.

Fluss- und Seeschiffahrt-Compagnie Maritime de la Seine. **26**, 774.
Schiffahrtscanal Marne—Saône. **23**, 714. **96**, 1966.
— Marseille—Rhône. **39**, 1023.
— Schelde—Maas. **102**, 2047.
Schiffscourse der Compagnie Maritime de la Seine. **96**, 1966.
— zwischen Frankreich und Corsika. **96**, 1966.
Schiffspark der Comp. Générale Transatlantique. **7**, 299.
Schiffsverkehr auf der Seine während der Pariser Ausstellung. **63**, 1416.
Seine-Hafen von Ivry. **7**, 299.

Grossbritannien.

Güterverkehr im Hafen von London. **102**. 2047.
Personenfrequenz über den Canal La Manche. **46**, 1150.
Schiffsbau. **12**, 474.
Transportdampfer Milwaukee. **122**, 2378.
Transportschiffe für gefrorenes Fleisch aus Australien. **46**, 1150.

Italien.

Güterbewegung im Hafen von Genua. **90**, 1866.

Niederlande.

Hafeneinrichtungen in Amsterdam. **112**, 2214.
Rheinschiffahrt. **111**, 2199.
Schiffahrtszölle. **137**, 2657.
Rheinschiffahrt. **14**, 517.

Russland.

Canalprojecte. **97**, 1978.
Dampfer für den Seehafenverkehr in den chinesischen Gewässern. **39**, 1024.
Dampferlinie Odessa—Ostasien. **23**, 714.
Eisbrecher. **137**, 2657.

Serbien.

Seeschiffahrts-Gesellschaft. **139**, 2759.

Türkei.

Ursprungscertificate in türkischen Häfen. **139**, 2759.

D. Viehtransporte und Seuchenangelegenheiten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen. Aus dem Jahre 1899: CXCVI. bis CXCVIII. Stück. **2**, 54. CXCIX. Stück. **4**, 154. — Aus dem Jahre 1900: I. bis III. Stück. **4**, 154. IV. bis IX. Stück. **10**, 434. X. Stück. **12**, 476. XI. bis XVI. Stück. **13**, 498. XVII. Stück. **14**, 518. XVIII. bis XX. Stück. **15**, 546. XXI. bis XXIII. Stück. **16**, 570. XXIV. und XXV. Stück. **18**, 624. XXVI. bis XXIX. Stück. **21**, 680. XXX. Stück. **24**, 740. XXXI. bis XXXV. Stück. **25**, 756. XXXVI. und XXXVII. Stück. **27**, 792. XXXVIII. bis XLII. Stück. **29**, 834. XLIII. bis XLVI. Stück. **33**, 920. XLVII. bis XLIX. Stück. **34**, 936. L. bis LIV. Stück. **38**, 1010. LV. bis LVII. Stück. **40**, 1042. LVIII. bis LXI. Stück. **42**, 1082. LXII. und LXIII. Stück. **43**, 1096. LXIV. und LXV. Stück. **46**, 1151. LXVI. bis LXX. Stück. **48**, 1178. LXXI. und LXXII. Stück. **49**, 1194. LXXIII. bis LXXVI. Stück. **52**, 1240. LXXVI. Stück. **53**, 1252. LXXVII. bis LXXX. Stück. **56**, 1303. LXXXI. bis LXXXIII. Stück. **58**, 1340. LXXXIV. bis LXXXVII. Stück. **60**, 1370. LXXXVIII. und LXXXIX. Stück. **61**, 1384. XC. bis XCII. Stück. **62**, 1400. XCIII. Stück. **63**, 1416. XCIV. bis XCVII. Stück. **65**, 1458. XCVIII. bis C. Stück. **68**, 1508. CI. und CII. Stück. **69**, 1526. CIII. und CIV. Stück. **70**, 1542. CV. bis CVII. Stück. **72**, 1572. CVIII. Stück. **73**, 1586. CIX. Stück. **74**, 1608. CX. bis CXIII. Stück. **76**, 1640. CXIV. Stück. **77**, 1658. CXV. bis CXXI. Stück. **80**, 1712. CXXII. bis CXXV. Stück. **82**, 1747. CXXVI. Stück. **85**, 1800. CXXVII. Stück. **87**, 1828. CXXVIII. bis CXXX. Stück. **89**, 1854. CXXXI. und CXXXII. Stück. **91**, 1879. CXXXIII. bis CXXXVIII. Stück. **95**, 1954. CXXXIX. und CXL. Stück. **96**, 1966. CXLI. bis CXLVIII. Stück. **99**, 2014. CXLIX. bis CLI. Stück. **103**, 2062. CLII. und CLIII. Stück. **107**, 2140. CLIV. bis CLX. Stück. **109**, 2170. CLXI. bis CLXV. Stück. **112**, 2214. CLXVI. und CLXVII. Stück. **114**, 2252. CLXVIII. bis CLXXI. Stück. **116**, 2288. CLXXII. bis CLXXIV. Stück. **118**, 2322. CLXXV. bis CLXXVII. Stück. **120**, 2350. CLXXVIII. und CLXXIX. Stück. **122**, 2378. CLXXX. bis CLXXXII. Stück. **123**, 2390. CLXXXIII. Stück. **125**, 2418. CLXXXIV. bis CLXXXVI. Stück. **127**, 2442. CLXXXVII. bis CXC. Stück. **131**, 2522. CXCI. und CXCII. Stück. **133**, 2564. CXCIII. und CXCIV. Stück. **136**, 2638. CXCV. bis CXCVIII. Stück. **139**, 2759. CXCIX. bis CCIII. Stück. **141**, 2806. CCIV. bis CCVIII. Stück. **143**, 2936. CCIX. bis CCXII. Stück. **146**, 3060.

Tarif-Index für das I. Quartal 1900.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Liste der Eisenbahnen, auf welche dasselbe Anwendung findet: In Deutschland. **4**, 153; in Oesterreich. **18**, 613; in der Schweiz. **1**, 2; in Ungarn **15**, 538. **21**, 674. **32**, 890.
Bestimmungen für den Transport von lebenden Fischen etc. auf Strecken österr. Bahnverwaltungen. **19**, 644.
Einführung der Kronenwährung als Landeswährung. **2**, 55.
Gütertarif, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Bahnen, Abtheilung B. Declassification der Artikel Fleischfuttermehl, Futtermehl, Melassefutter, Melasse-Torfmehlfutter etc., Schlempen und Trebern **35**, 952.
Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen für den Transport der für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmten Objecte aus Oesterreich-Ungarn. **22**, 939.
— Ausgabe des Nachtrages I. **25**, 757.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Verkehrsstörungen und Behebung derselben. **17**, 600. **24**, 743.
— Einführung neuer Personen- und Gepäckstarife der Gölnicz-thalbahn, Löcsethaler und Szepes-Olaszi—Szepes-Varaljaer Localbahn. 1. April. **29**, 837.
— Einführung des Nachtrages I zum Local-Personen- und Gepäckstarife der ungarischen Linien. **32**, 905.
— Eröffnung der Station Nagyfalu für den Gesammtverkehr. **32**, 905. **34**, 933.
Südbahn-Gesellschaft. Aenderung von Schlafstellengebühren. **5**, 206.
— Uebertragung der Abfertigung von Reisegepäck an die Firma Nagel & Wortmann in Abbazia. **8**, 347.
— Ausgabe des Nachtrages I zum Kilometerzeiger. 1. Mai. **30**, 856.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Verkehrseinstellung und Einführung eines Lieferfristzuschlages für die Strecken der Prager Verbindungsbahn und die Strecke Prag-Nusle—Vršovic. **1**, 7.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **1**, 8. **2**, 56. **4**, 156. **5**, 206. **6**, 257. **10**, 437. **12**. 478. **13**, 501. **14**, 520. **20**, 668. **21**, 685. **25**, 758. **26**, 776. **27**, 793. **28**, 813. **32**, 906.
— Eröffnung der Localbahn Mährisch-Schildberg—Grulich. **2**, 55.
— Eröffnung des Péageverkehres mit den Wiener Localbahnen in der Strecke Maxing—Inzersdorf der Donauländebahn. **3**, 98.
— Einstellung des Personenverkehres auf der Localbahn Zlonitz-Hospozin. **3**, 98.
— Abänderung der Bezeichnung und der Abfertigungshefugnisse der Station Triest-Freihafen. **3**, 101.
— Eröffnung der Linie Zeltweg—Wolfsberg. 10. Jänner. **5**, 205.
— Wiedereinführung der normalen Ladefristen für Güterwagen. **6**, 257.
— Einführung des II. Nachtrages zu den Tarifen für Personen und Reisegepäck auf den westlichen Localbahnen. 1. März. **7**, 301.
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung eines neuen Tarifes für den Rollfuhrdienst der Station Wilten. **8**, 346.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Worona. **9**, 391. **11**, 449.
— Eröffnung der Station Přivlak-Ponikla für den Gesammtverkehr. **10**, 435. **12**, 472.
— Abänderung der Frachtberechnung für Holz zu Gruhenzwecken. **12**, 477. **24**, 741, **31**, 879.
— Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Schönbach. **12**, 477. **15**, 545.
— Einführung von Nachträgen zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3. 1. März. **16**, 571. **19**, 641.
— Erhöhung der Lagergelder und Beschränkung der lagergeldfreien Frist in der Station Weisskirchen. **17**, 599. **29**, 835.
— Eröffnung der Halte- und Ladestelle Poronin für den Gesammtverkehr. **18**, 621. **21**, 683.
— Tarifänderung im Güterverkehre auf der Linie Unterdrauburg—Wöllan. **20**, 667.
— Eröffnung der Haltestelle Eichgraben für den Gepäcksverkehr. 1. April. **20**, 667. **23**, 713.
— Einführung des Nachtrages VI zum Personentarife für die Localbahnen in Galizien und der Bukowina. 15. März. **24**, 741.
— Eröffnung der Halte- und Verladestelle Hradsko für den Gesammtverkehr. 1. März. **24**, 742. **26**, 772.
— Eliminirung von Frachtsätzen aus dem Anhange zum Abschnitte C des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1. **25**, 758.
— Reexpeditionsbegünstigung für Holztransporte. **26**, 774.
— Eröffnung der Haltestelle Oblaszki für den Personen- und beschränkten Güterverkehr. 5. März. **26**, 776. **29**, 832.
— Aufhebung der ermässigten Frachtsätze im Anhange zum Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, für Petroleum. **31**, 881.
— Abänderung der Bezeichnung der Station Türnitz. **31**, 880. **33**, 919; der Station Strascha. **32**, 905. **34**, 933.
— Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten im Verkehre mit Paris. **32**, 905.
— Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten im Verkehre mit Stationen der Preussischen Staatsbahnen anlässlich der Osterfeiertage. **36**, 969.
— Eröffnung der Station Neustadt für den Gesammtverkehr und Aenderung der Bezeichnung dieser Station. 25. März. **36**, 969.
— Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung für Holztransporte der Firma Degginger & Hess in der Station Wilten. **36**, 969.
Achenseehahn. Einführung neuer Sonderbestimmungen und Tarife. **25**, 758.
Aussig-Teplitzer Eisenhahn. Betriebseröffnung der der Gewerkschaft Brucher Kohlenwerke gehörigen Neuanlage bei M. Ratschitz. **2**, 55.
— Eröffnung der Haltestelle Hostomitz für den localen Personen- und Gepäcksverkehr. **3**, 101. **12**, 477.
— Verkehrsstörung und Behebung. **14**, 520.
Böhmische Nordhahn. Verkehrsstörung. **26**, 775.
— Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für Hohlglaswaaren in der Station Tetschen. **26**, 775.
— Einführung des Nachtrages I zum Localgütertarife, Theil II, für die Beförderung von Personen etc. 1. Mai. **29**, 837.
Bozen-Meraner Bahn. Einführung von Tarifsätzen für die Zustellung der in Meran anlangenden Güter. **32**, 904. **34**, 933.
Buschtěhrader Bahn. Einführung neuer Arbeiter-Legitimationen zur Erlangung der tarifmässigen Fahrpreisermässigung. **20**, 667.
— Einführung eines neuen temporären Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, **32**, 905.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station Friedek-Mistek, **8**, 347; in Oświęcim, **9**, 392; in Bielitz, **9**, 392.
— Schreibweise der Station Czeicz der Localbahn Saitz-Göding. **12**, 477. **15**, 545.
— Einschränkung der Güteraufnahme für Ungarn. **15**, 547. **16**, 571.
— Gebühr für Besorgung von Leistungen für die Zwischenverkehrsstatistik durch die Rollfuhrunternehmung in Wien. **20**, 668.
— Besorgung des Rollfuhrdienstes in Teschen durch die Firma Adolf Brüll & Söhne. **29**, 837. **32**, 901.
— Berichtigung von Kundmachungen im Localgütertarife für das Hauptbahnnetz. **30**, 855.
— Uebernahme des Betriebes der Localbahn Auspitz. 1. April. **33**, 922. **35**, 949.
Kremsthalbahn. Ergänzung des Ausnahmetarifes IV für Botengüter. **15**, 546.
Localbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn). Einführung von Abonnementskarten für 20 Fahrten. **31**, 881.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. Eröffnung der Station Linden für den Gesammtgüterverkehr. **33**, 921. **35**, 949.
Localbahn Laibach—Ober-Laibach. Einführung des Nachtrages I zum Personentarife, Theil I. 1. März. **5**, 205. **22**, 695.
Localbahn Raspenau-Weisshach. Einführung des Localtarifes für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr. **33**, 921.
Oesterreichische Nordwestbahn. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen **2**, 56. **4**, 156. **14**, 520. **25**, 758. **27**, 793.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **1**, 8. **5**, 206. **25**, 758. **27**, 793. **28**, 813. **29**, 837.
— Einführung von Saisonkarten zwischen Prag und Kralup. **9**, 392.
— Abänderung des Stationsnamens Gross-Bečwar. **11**, 449.
— Einführung von Tour- und Retourkarten zwischen Aussig und Berlin. **13**, 500.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Zinsendorf und Abänderung der Bezeichnung der Station und Ladestelle Polehrad. **17**, 600. **20**, 666.
— Abfertigungsbefugnisse einzelner, für den allgemeinen Güterverkehr nicht eröffneter Stationen im Localgütertarife, Theil II, Heft 1. **29**, 837. **32**, 901.
— Auflassung der Station Svojšic der Localbahn Peček—Gross-Bečvár. **34**, 938. **37**, 986.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Neuer Localtarif. 1. April. **19**, 644.
Eisenbahn Wien-Aspang. Zustellung der in Traiskirchen anlangenden Eil- und Frachtgüter. **15**, 548.
— Creirung des Rollfuhrdienstes in der Station Traiskirchen. **18**, 621.
— Berichtigung einer Anmerkung im Localgütertarife, Theil II. **22**, 695.
Wiener Localbahnen. Verkehrsstörung. **37**, 992.

D. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Reexpeditionsbegünstigungen für Getreidesendungen. **1**, 5.
— Vorschrift für die Bezeichnung des Reisegepäcks und der Stückgüter. **1**, 5.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **2**, 56. **4**, 156 **9**, 393. **10**, 437. **11**, 452. **14**, 520. **22**, 695. **29**, 837.
— Tarifbegünstigungen pro 1900. **18**, 625.
— Verkürzung der Dauer von Retourkarten im Budapester Localverkehre. **18**, 626.
— Regulativ für den Transport flüssiger Kohlensäure. **19**, 638.
— Richtigstellung von Stationsnamen. **19**, 638.
— Schaffung directer Anschlüsse an die Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen von über Wien gegen Osten verkehrende Expresszüge. **4**, 154.
— Aenderung des Namens der Station Vokány. **10**, 433.
— Verkehr des Eilzuges Budapest—Marchegg mit Wagen II. und III. Classe im Verkehre mit Budapest—Wien—Paris. **23**, 713.
— Aenderung des Namens der Station Sámson. **23**, 713.
— Begünstigung für den Verkehr von Benzin und Petroleum für Motorenbetrieb. **24**, 743.
— Eröffnung der Haltestelle Munkas-Otthon für den Personenverkehr. **26**, 772.
Arvavölgy-Localbahn. Eröffnung der Station Nagyfalu. **34**, 933.
Localbahn Budapest-Szt. Lörincs. Eröffnung der Haltestelle Kispest-Szt. Lörincs. **10**, 433.

E. Auswärtige Bahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif. Einführung des neuen Tarif-Theiles I, Abtheilung A und B. **3**, 102.
— Tarifirung von gemahlener, nicht entölter Leinsaat. **16**, 572.
— — des Artikels Hominyfeed. **31**, 882.
Deutscher Eisenbahn-Personen-, Thier- und Gütertarif, Theil I. Einführung neuer Tarife. **4**, 156.
Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Znrechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. **1**, 6. **14**, 518. **16**, 570. **24**, 740. **25**, 756. **26**, 774. **27**, 792. **30**, 853. **32**, 902. **33**, 919. **34**, 936. **35**, 950. **36**, 968. **37**, 990.
— Nenausgabe von Güterwagenpark-Verzeichnissen und Nachträgen zu solchen. **1**, 6. **34**, 936. **36**, 968.
— Abrechnung der Strecke Coblenz—Ehrenbreitenstein von den Vereinsbahnstrecken. **21**, 681.
— — der Strecke Morgenroth—Benthen. **26**, 774.
— Nachtrag zum arithmetischen und alphabetischen Fahrscheinverzeichniss. **25**, 756.
— Ausgabe von Kilometerzeigern und Nachträgen. **29**, 834. **36**, 968.
— — des Nachtrages XII zu den Vereinsgüterwagenpark-Verzeichnissen. **29**, 834.
— Aenderung der Zusammenstellung der für die Beförderung von Sonderzügen u. s. w. über Verbindungsbahnen zu erhebenden Gebühren. **30**, 853.
Grossherzogl. Badische Staatsbahnen. Eröffnung der Bahnstrecke Walldürn—badisch-bayerische Landesgrenze. 20. September **12**, 473.
— — von Verkehrsstellen im Monate October. **23**, 714.
Badische Localeisenbahn-Gesellschaft. Eröffnung der Theilstrecke Ittersbach—Brötzingen der Nebenbahn Ettlingen-Busenbach-Pforzheim. **10**, 433.
Bayerische Staatsbahnen. Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände. **1**, 8. **9**, 93.
— Frachtbegünstigung für die Kunstausstellung La libre Esthétique in Brüssel. **36**, 971.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Stettfeld. **2**, 54.
— Eröffnung der Theilstrecke Strullendorf—Steppach—Pommersfelden der Localbahn Strullendorf-Schlüsselfeld. **2**, 54. **34**, 933.
— Heft D (kgl. bayerische Localbahnen). Auflassung von Frachtzuschlägen. **9**, 393.
— Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif. Einführung des Nachtrages III **9**, 393.
— Directer Gütertarif der Bayerischen Staatsbahnen und der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Nachtrag IV. **10**, 437.
— Aenderungen und Ergänzungen im Localgütertarife, Heft C, Abschnitt II. **15**, 549.
— Heft B (Beförderung von lebenden Thieren). Neue Auflage. **15**, 549.
— Heft C, Abschnitt 1 A (Beförderung von Gütern). Neue Ausgabe. **15**, 550.
— Eröffnung der Localbahn Haidhof-Burglengenfeld. 25. September. **12**, 473.
— — der Station Ergolding an der Linie München—Regensburg. **12**, 473.
— Namensänderung mehrerer im Stadtbezirke Nürnberg gelegener Stationen. **15**, 545.
— Heft C, Abschnitt 1 B (allgemeine Tarifvorschriften, Güterclassification und Nebengebührentarif). Neue Ausgabe. **15**, 550.
— Heft C, Abschnitt II. Ausnahmefrachtsätze für Schwefelkies. **15**, 550.
— Neuauflage des Baumaterialientarifes. **17**, 600.
— Bestimmungen B über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide etc.) unter Auflassung von Abfertigungsgebühren. **17**, 600
— Frachtermässigung zu Gunsten der bayerischen Spiegel- und Tafelglas-Industrie. **17**, 600.
— Anwendung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B. **17**, 600.
— — des deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von lebenden Thieren. **17**, 600.
— — des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abschnitt A. **17**, 600.
— Tarif-Heft C, Abschnitt II. Ergänzungen. **17**, 601.
— Directer Gütertarif der Bayerischen Staatsbahnen und der Localbahn-Actiengesellschaft. Tarifergänzung. **17**, 601.
— — Kürzung der Holz-Ausnahmetarife. **19**, 645.
— Ergänzung des Kilometerzeigers der Bayerischen Staatsbahnen. **17**, 601.

Bayerische Staatshahnen. Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ah Deggendorf-D. nach Stationen der Bayerischen Staatshahnen. Einheziehung der Station Marktl. **17**, 601.
— Erweiterung der Abfertigungshefugnisse der Station Ohernau. **19**, 639.
— Einstellung des Wagenladungsverkehres auf der Linie Kötzting—Lam. **19**, 639.
— Heft C. Abschnitt II. Tarifirung von Ahfallbrennholz. **19**, 645.
— — Ergänznng des Ausnahmetarifes für Scherhen. **19**, 645.
— Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zur Ausfuhr nach Oesterreich. Ergänzungen nnd Aenderungen. **19**, 645.
— Heft C, Abschnitt II. Abfertigungsvorschriften für Sendungen an Münchener Lagerhäuser. **19**, 645.
— Heft D (kgl. bayerische Localhahnen). Auflassung des Localhahnzuschlages. **19**, 645.
— Eröffnung der Strecke Lindau his zur Landesgrenze bei Nonnenhach. **22**, 694.
— Erweiterung der Abfertigungshefugnisse der Güterhaltestelle Hegge. **22**, 694.
— Anflassung des Zuschlages für Holz (Heft 1). **22**, 696.
— Eröffnung der Strecke Himmelstadt. **23**, 714.
— Directer Güterverkehr der Bayerischen Staatshahnen und der Localhahn-Actiengesellschaft in München. Frachtermässigung für rohe Kalksteine. **24**, 744.
— Heft B. Aenderung der Tarifbestimmungen. **29**, 838.
— Directer Viehverkehr mit der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Aufhehung der Tabelle für die Ermittlung des Frachtzuschlages. **29**, 838. **30**, 856.
— Einführung des Nachtrages XX zum Kilometerzeiger. **29**, 838.
— Frachtberechnung für Torf bei Verladung in niederhordigen Wagen. **29**, 838.
— Heft D. Auflassung des Zuschlages für rohe Kalksteine. **29**, 838.
— Erweiterung der Abfertigungshefugnisse der Station Behringersdorf. **34**, 935.
Localhahn-Actiengesellschaft in München. Einführung des Nachtrages V zn den Tarifen für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr. **37**, 992.
Braunschweigische Landeseisenbahn. Eröffnung von Bahnstrecken im Monate August 1899. **2**, 53.
Dentsche Bahnen. Frachtbegünstigung für die Pariser Weltansstellnng. **24**, 744. **36**, 971.
Eisenhahnen in Elsass-Lothringen. Eröffnung der Nehenbahn Wörth a. S.-Lembach. **2**, 53.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Alt-Thann. **3**, 99. **23**, 714.
— — der Station Carspach-Sonnenberg. **20**, 666. **22**, 694.
— Eröffnung des Haltepunktes Gottesthal. **22**, 694.
— Aenderung des Namens der Station Bettingen. **32**, 902.
Hessische Bahnen. Erweiterung der Ahfertigungshefugnisse der Station Kranichstein. **23**, 714.
Grossherzogl. Mecklenhurgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Eröffnnng der Nebenbahn Crivitz-Parchim. **2**, 53.
Pfälzische Bahnen. Eröffnung der Haltestelle Heiligenstein für den Wagenladungsverkehr. **23**, 714.
Prenssische Staatshahnen. Eröffnung der Theilstrecke Oherrottenbach—Königsee der Nenbaulinie Oberrottenbach—Katzhütte mit Ahzweigung nach Königsee. **1**, 5.
— Schliessung der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen). **1**, 5; deren Wiedereröffnung **32**, 902.
— — der Wassernmschlagstellen Pöpelwitz, Breslau-Oderhafen und Maltsch. **1**, 5.
— Eröffnung der Militär-Kreuzungsstation Cruttinnen für den Güterwagenladungsverkehr. **1**, 5.
— Eröffnnng von Bahnstrecken im Monate August 1899. **2**, 53; im Monate October **22**, 693.
— — der Nebenhahn Marienwerder-Freystadt i. Wpr. **2**, 53.
— Aenderung von Stationsnamen. **2**, 54.
— Eröffnnng des Haltepunktes Meisdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr. **2**, 54.
— — der Theilstrecke Mühlenhrnch—Dummadel der Kolberger Kleinhahn für den Gesammtverkehr. **2**, 54.
— — des Haltepnnktes Gross-Schierstedt für den Personen- und Gepäcksverkehr. **3**, 99.
— — des Haltepnnktes Gnölbzig für den Personen- und Gepäcksverkehr. **3**, 99.
— — dreier Haltestellen für den Wagenladungsverkehr der Alt-Damm—Kolberger Bahn. **3**, 99.
— — der Kleinbahn Beetzendorf-Calbe a. M.-Bismarck für den Personen- und Güterverkehr. **3**, 99.
— — der Aschersleben-Schöninger Bahn für den Gesammtverkehr. **3**, 99.
— Aenderung des Namens der Station Lanscha. **8**, 344.
Preussische Staatsbahnen. Ausdehnung des Eisen-Ausnahmetarifes für den See-Export. **6**, 258.
— Eröffnung der Haltestelle Gross-Rinnersdorf. **10**, 433.
— Erweiterung der Ahfertigungshefugnisse der Haltestelle Wulsdorf und Ratzionkau. **10**, 433.
— Aufhehung einiger Frachtsätze für Schiffsbaueisen. **11**, 452.
— Eröffnung der Theilstrecke Aurich—Wittmund der Kreisbahn Aurich-Wittmund-Leer. 15. September. **12**, 473.
— — von Verkehrsstellen im Monate September. **12**, 473; im Monate October. **23**, 713.
— Beschränkung der Ahfertigungshefugnisse mehrerer Stationen. **15**, 545. **24**, 739.
— Erweiterung der Ahfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schneeherg. **15**, 545.
— — der Haltestelle Collogienen. **15**, 545.
— Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. Schliessung des Oder-Umschlagsverkehres. **13**, 501; Wiedereröffnung. **31**, 882.
— Eisenhahn-Direction Kattowitz. Gebührentarif für die hahnseitige Ver- und Entladung von Gütern in Cosel-Oderhafen. **11**, 452.
— Theilweise Schliessung des Umschlagsverkehres in Cosel. **13**, 501; Wiedereröffnung. **31**, 882. **32**, 902.
— Gruppentarif II der kgl. Preussischen Staatsbahnen, Berlin-Stettin - Schlesischer Güterverkehr, Ostdeutsch - Nordwestdeutscher Güterverkehr. Ermässigung der Frachtsätze für Zink etc. und für zinkische Producte. **18**, 626.
— Eröffnung der Kleinhahn Kreuz-Schloppe. **19**, 639.
— Beschränkung des Verkehres auf der Uferladestelle in Hohnstorf. **21**, 677.
— Zulassung des Ortsverkehres zwischen der Station Maltsch und der Wasserumschlagstelle daselbst. **21**, 677.
— Eröffnung des Personenhaltepunktes Holländerdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr. **21**, 677.
— Ahänderung von Stationsnamen. **21**, 677, 678.
— Erweiterung der Abfertigungshefugnisse des Haltepunktes Bösdorf (Elster). **21**, 678.
— Neue Eisen-Ausfuhrtarife. **22**, 696.
— Ermässigungen für Futtermittel, Speise- und Saatkartoffel. **24**, 743.
— Nähere Bezeichnung der Station Deuben. **27**, 791.
— Zeitweilige Verwechslung der Haltestelle Kastorf mit der Güterhaltestelle gleichen Namens der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahn. **27**, 791.
— Einbeziehung der Station Lichtenberg-Friedrichsfelde in den Ausnahmetarif für Blei. **28**, 813.
— Eröffnung des Haltepunktes Sutthausen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr. **32**, 902.
— Aenderung des Namens der Stationen Peitz-Stadt und Peitz-Forsthaus. **34**, 933.
— Einführung eines neuen Gruppentarifes III und Ausscheidung von Stationen aus Ausnahmetarifen. **34**, 938.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Glembuch. **35**, 949.
— Festsetznng neuer Bedingungen für die Beförderung von Milch etc. **35**, 952.
— Einführung des Ausnahmetarifes 1 a für Schleif- und Cellulose-holz und des Seehafen-Ausnahmetarifes für Holz der Specialtarife II und III im Gütertarife der Gruppe 1. **36**, 970.
Sächsische Staatsbahnen. Einführung eines neuen Binnengütertarifes, Theil II. **1**, 7.
— Aenderung in den hesonderen Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen. **7**, 302.
— Eröffnung der Haltestelle Neuhaide an der schmalspurigen Eisenhahnlinie Wilkau—Carlsfeld. **12**, 437.
— Binnengüterverkehr für vollspurige Linien. Einheziehung der Station Hirschfelde in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe. **12**, 477; der Station Brandis. **24**, 742.
— Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle Köttwitzsch. **13**, 495.
— Eröffnung von Bahnstrecken im Monate October. **22**, 694.
— Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Octoher. **23**, 714.
— Einführung eines Nachtrages I zum Personen- und Gepäcks-tarife, Theil II. **24**, 742.
Württemhergische Staatshahnen. Eröffnung der Nehenbahn Blaufelden-Langenburg. **19**, 639.
— Einbeziehung der Station Ochsenhausen in den Getreide-ausnahmetarif. **19**, 645.
— Tarif für die Beförderung lehender Thiere. Berechnung des Frachtzuschlages für Angahe des Interesses an der Lieferung von lehenden Thieren. **19**, 645.
— Eröffnung von Bahnstrecken im Monate October. **22**, 694.
— Abänderung der Bezeichnung der Station Altheim hei Horb. **32**, 902.
— Eröffnung des Betriehes auf der Strecke Warthausen—Biherach. **34**, 935.

Belgische Bahnen. Aenderung von Stationsbezeichnungen. **13**, 496.
— Schliessung der Station Bruxelles für den Empfang von lebenden Thieren. **21**, 678.
Bulgarische Bahnen. Einstellung des Gesammtverkehres auf der Strecke Pleven—Somovit. **21**, 679.
Französische Bahnen. Eröffnung der Eisenbahn Ferrières-Courçon-Eponnes. **15**, 545.
— Eröffnung von Kleinbahnen. **15**, 545.
— Eröffnung der Linie Loupe—Bron der Staatsbahnen. **21**, 678.
Rumänische Bahnen. Eröffnung eines städtischen Lagerhauses in Bukarest. **37**, 988.
Russische Bahnen. Uebergang der Zarskoje-Sselobahn an die Moskau—Windau-Rybinsk-Bahn. **19**, 639.
— Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Nokolskoje bis zur mandschurischen Grenze. **19**, 639.
— Einschliessung der Schmalspurbahn Ochotschewka-Kolpny in den directen Verkehr mit dem ganzen Eisenbahnnetze. **22**, 694.
— Eröffnung der Flügelbahn Irkutsk-Tchita-Straskensch der Transsibirischen Bahn. **25**, 755.
— Eröffnung des Verkehres auf der Nikolskoje-Grodekowo-Zweigbahn. **27**, 791.
— Eröffnung des regelmässigen Zugsverkehres auf der Starodub-Zufuhrbahn. **34**, 935.
Schweizerische Bahnen. Neuauflage des Holzausnahmetarifes Schweizerische Nordostbahn etc.—Central- und Westschweiz. **15**, 550.
— Ergänzung der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. **16**, 572.
— Einstellung des Betriebes auf der Strecke Bière—Apples—Morges und auf der Zweigbahn Apples—l'Isle. **21**, 678; Wiederaufnahme des Betriebes. **24**, 739.

F. Dampfschiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Eröffnung der Güteraufnahme zwischen Wien—Pressburg etc., auf der Save etc. **15**, 547. **17**, 598.
— Eröffnung der Güteraufnahme zwischen Regensburg—Passau etc. 13. Februar. **17**, 600. **18**, 622.
— Einführung des Specialtarifes für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus und Druckfehlerberichtigung in diesem Tarife. **19**, 642.
— Getreide- und Mahlproducte-(Kleie-) Exportverkehre. **19**, 642.
— Refactie-Tabelle. **19**, 643. **24**, 739.
— Neuauflage des Getreide-Specialtarifes, der Kartirungssätze für Getreide etc., sowie der besonderen Vorschriften für den Schiffstransport zu den Ausnahmetarifen I—IV. **19**, 643.
— Neuer Tarif für den Donau-Orientverkehr via Galatz. **19**, 643.
— Einführung des Nachtrages III zum Localgütertarife. **19**, 644.
— Eröffnung der Güterschiffahrt auf sämmtlichen Strecken. 26. Februar. **21**, 684. **23**, 714.
— Einführung des Nachtrages IV zu den Tarifbestimmungen und Tarifen für den Personenverkehr etc. **24**, 742.
— Einführung des Frühjahrs-Fahrplanes der Passagierschiffe. **25**, 755.
— Eröffnung der Personenschiffahrt Wien-Weissgärber—Pozsony (Pressburg). 3. März. **26**, 773.
— Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Deutsch-Altenburg und Hainburg und umgekehrt. **26**, 776.
— Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova und Semlin—Belgrad. **29**, 833. **36**, 968.
— Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets Wien (Westbhf.)—Melk—Krems—Wien (K.F.J.B.). **35**, 950; Wien—Pressburg. **35**, 950; Wien—Budapest oder umgekehrt. **37**, 989.
— Donau-Orientverkehr via Galatz. Uebernahme des Umschlagsdienstes in Galatz und Braila und Einführung eines neuen Tarifes. **31**, 878.
— Einführung des Localschiff-Fahrplanes zwischen Engelhartszell—Linz und Melk—Krems. **31**, 878.
— Wiedereröffnung der Station Somovit für den Personen- und Frachtschiffsverkehr. **33**, 921. **34**, 937. **36**, 968. **37**, 989.
— Eröffnung der Station Apostag für die Güterschiffahrt. **34**, 937. **37**, 989.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. Einführung des Nachtrages II zum Personen- und Gepäckstarife und des Nachtrages IV zum Tarife für Eil- und Frachtgut etc. **28**, 813.
— Eröffnung des Verkehres auf der Strecke Vukovár—Ujvidék (Neusatz). **35**, 950.
— Eröffnung des regelmässigen Schiffsverkehres im Bereiche einer Theilstrecke der gesellschaftlichen Betriebslinien. **37**, 989.
— Einführung eines neuen Remorquirungstarifes. **37**, 989.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnisch-hercegovinischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

Aussig-Teplitzer Bahn. Buschtěhrader Bahn. Einführung neuer Fahrpreise. **24**, 742.
Buschtěhrader Bahn. Aussig-Teplitzer Bahn. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn. Einführung directer Fahrpreise für Personenzüge zwischen Bodenbach und Trnowan. **32**, 906.
Buschtěhrader Bahn. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn. Neue Fahrpreise III. Classe zwischen Wien etc. und Carlsbad. **19**, 644.
Graz-Köflacher Bahn. Localbahn Preding-Wieselsdorf-Stainz. Ausgabe von Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen. **33**, 921.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn. Einführung directer Fahrkarten. **9**, 392.
Oesterr. Nordwestbahn. Böhmische Nordbahn. Einführung neuer Fahrkarten. **16**, 571.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Buschtěhrader Eisenbahn. Erhöhung der Fahrpreise zwischen Carlsbad und Stationen der Oesterr. Staatsbahnen. **7**, 301.
— Einführung neuer Fahrpreise. **27**, 793.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Kremsthalbahn. Einführung directer combinirter Fahrkarten zwischen den Stationen Wien, Bad Hall und Kremsmünster über Linz. **21**, 683.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung der directen Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden in einzelnen Relationen. **4**, 155.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Südbahn. Einführung directer Fahrkarten. **10**, 435.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Einführung erhöhter Fahrpreise von Wien, Eger, Gmunden etc. nach ungarischen Stationen über Bruck a. L. — Marchegg. **32**, 904.
Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. **10**, 437; Verschiebung des Einführungstermines. **29**, 836.
Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr über Bruck, Marchegg etc. Tarifheft 1. Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr. **15**, 547.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn. Aussig-Teplitzer Bahn. Buschtěhrader Bahn. Einführung directer Fahrkarten für einfache Fahrten zwischen Bodenbach und Horatitz. **7**, 302.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischer Personenverkehr. Einführung des Tarif-Nachtrages I. **11**, 451; Verschiebung des Einführungstermines dieses Nachtrages. **29**, 836.
Westungarisch-Niederösterreichischer Personenverkehr über Ebenfurth. Einführung des Tarif-Nachtrages I. **9**, 392.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Bosnisch-Adriatischer Verband. Einführung des Nachtrages II zu dem Tarife, Theil II. Heft 2. **1**, 8.
Verkehr zwischen der Station Ebenfurth und Ebenfurth-Mühle einerseits und Lajtaujfalu andererseits. Einführung eines neuen Verbandstarifes. **20**, 667.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Berichtigung des Tarifes, Theil II, Heft 4. **3**, 101. **31**, 880.
Güterverkehr mit Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnhof. Einführung eines neuen Tarifes, Theil II. **4**, 155.
Güterverkehr mit Stationen der Salzburger Bahn und Tramway-Gesellschaft. Einführung eines neuen Tarifes. **30**, 855.
Künstlicher Verbandsverkehr. Einführung von Kartirungssätzen. **11**, 252.
Nordwestböhmischer Verband. Einführung des Nachtrages VII zum Tarife, Theil II, Heft 2. **17**, 599.
Oesterreichischer Grenzverkehr. Abänderung des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahmetarife. **17**, 600.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Künstlicher Verbandsverkehr. Einführung von Kartirungssätzen. **14**, 519.
Oesterreichischer Verband. Berichtigung eines Frachtsatzes Stadlau—Weisswasser im Tarif-Theil II, Heft 1. **11**, 452.
— — eines Frachtsatzes Wien—Eisenbrod im Tarif-Theil II, Heft 1. **19**, 644.
Oesterreichisch-Adriatischer Verband. Druckfehler-Berichtigung im Nachtrage I zum Tarifheft 2 und im Anhange zum Tarifheft 1. **6**, 257.
Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verband. Einführung von Nachträgen zu den Tarifen, Theil I, bezw. Theil II, Heft 1 und 2. 1. April. **25**, 757.

Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 1. **5**, 206. **14**, 519. **21**, 684.
— Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2. **15**, 549.
— Berichtigung von Frachtsätzen im Nachtrage V zum Tarife, Theil II, Heft 3. **14**, 520; im Nachtrage VI zum Tarife, Theil III, Heft 1. **20**, 668.
— Aufhebung von Frachtsätzen im Anhange zum Tarife, Theil II, Heft 2. **20**, 668. **31**, 881; Giltigkeitsverlängerung dieser Frachtsätze. **36**, 970.
— Abänderung von Frachtsätzen im Tarife, Theil II, Heft 3. **21**, 684.
— Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Theil II, Heft 3, und des Nachtrages II, zum Tarife, Theil II, Heft 6. 1. Mai. **34**, 937.
Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Anwendung des Militärtarifes bei Gebührenherechnung für Militärgüter von Aussig nach Wien oder umgekehrt. **33**, 922.
Ost-Nordwestösterreichischer Verband. Ergänzung der Tarifhestimmungen zu den Tarifheften 5 und 6. **32**, 903.
Reexpedition in Csaha und Mezötur. Ermässigung der Reexpeditionsgehühr. **15**, 549.
Südbahn. Achenseebahn. Einführung einer neuen Antheilstabelle zwischen Innsbruck und Achensee. **2**, 56.
Ungarisch-Adriatischer Verband. Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2. **7**, 302. **9**, 392; im Anhange zu demselhen. **16**, 571.
— Ergänzung der Tarifbestimmungen für den Verkehr mit Triest. **7**, 302.
Ungarisch-Adriatischer Verhand. Bosnisch-Adriatischer Verband. Aenderung der Tarifhestimmungen im Tarifhefte 2, sowie im Nachtrage II zum Tarife, Theil II, Heft 2. **29**, 836.
Westungarisch-Oesterreichischer Verhand. Transportsteuerzuschlag im Verkehre mit Stationen der Localbahn Somogyszobb-Barcs. **2**, 56.
— Berichtigung des Tarifes, Theil II, Heft 3. **16**, 571.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Oesterreichisch - Ungarischer Verband, Südwestösterreichisch-Ungarischer Verhand. Galizisch - Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Reexpeditionsbegünstigung für die in dem Lagerhause der Actiengesellschaft in Nyiregyháza eingelagerten Getreide- etc. Sendungen. **10**, 436.
Oesterreichisch - Ungarischer Verhand. Galizisch - Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Reexpeditionshegünstigung für die in dem Lagerhause der Kassaer Actiengesellschaft in Kassa eingelagerten Getreide- etc. Sendungen. **10**, 436.
Oesterreichisch-Adriatischer Verhand, Theil II, Heft 1. Reexpeditionsbegünstigung für Holz im Verkehre mit Pola und Rovigno. **12**, 478.
Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag. Ausserkraftsetzung der im Verkehre mit der Station Svojšic (St.E.G) hestehenden Frachtsätze. **37**, 992.
Mährisch - Schlesisch - Böhmisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr. Mährisch - Schlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf. Directe Abfertigung von Kohlensendungen ab Siersza wodna. **17**, 599.
Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Böhmischen Commercialhahnen, der Buschtëhrader Bahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Localbahn Swoleňowes-Smečna. Ausgabe des Tarifnachtrages III. **9**, 391; Druckfehler-Berichtigung hiezu. **29**, 835.
Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ehenfurther Bahn, Neusiedlersee-Localbahn und Südbahn. Berichtigung des Ausnahmetarifes. **20**, 668.
Inländischer Petroleumverkehr. Aufhebung des Ausnahmetarifes, sowie Verlängerung der Giltigkeit der Reexpeditionshestimmungen desselhen. **31**, 880.
Oesterreichisch - Lindau - Vorarlberger Verband. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc. im Verkehre nach den Stationen in Vorarlherg. **31**, 881.
Galizisch - Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Aufhehung der Frachtsätze für Petroleum im Tarife, Theil II, Heft 4. **31**, 880.
— Tarif, Theil II, Heft 4. Ermässigte Frachtsätze für Spiritus-Transporte nach Ungarn. **5**, 205. **26**, 775.
Uebernahmetarif für den Transport von Zucker aller Art. Aenderung der Tarifbestimmungen. **31**, 881.
Reexpedition von Zucker aller Art in Melnik. **3**, 101.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einzichung der Fahrkarten für den Verkehr zwischen Carlshad und Schwandorf. **7**, 302.
Berlin/Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr. Einführung des Tarif-Nachtrages I. **35**, 951.
Deutsch Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg etc. Einführung eines neuen Tarifes. **4**, 155; Berichtigungsblatt hiezu. **21**, 683.
Französisch - Orientalischer Personenverkehr. Einführung neuer Rückfahrbillets im Verkehre zwischen Paris und Belgrad. **10**, 435.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova. Einführung eines neuen Tarifes. **37**, 991.
Internationaler Rundreiseverkehr mit Frankreich und England. Einführung eines neuen Tarifes. **36**, 969
Directer Personenverkehr mit Nordseebädern. Aenderung der Fahrpreise im Verkehre Wien—Helgoland und Wien—Prag—Westerland. **32**, 905.
Nordwestdeutsch - Niederländisch - Oesterreichischer Personenverkehr über Eger, Franzensbad, Johanngeorgenstadt. Einführung eines neuen Tarifes. **20**, 667.
K. k. Oesterr. Staatshahnen. Societá Veneta. Süditalienische Bahnen. Directer Personenverkehr. Einbeziehung directer Rückfahrkarten. **9**, 391.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer Fahrkarten-Relationen und Gepäckstaxen, Druckfehler-Berichtigung, sowie Aufhehung der Schnellzugs-Rückfahrkarten zwischen Triest und Mestre. **11**, 451.
Oesterreichisch - Ungarisch - Niederländisch - Englischer Personen- und Gepäcksverkehr über Tetschen, Bodenbach, Oderberg und Oświęcim. Einführung eines neuen Tarifes. **26**, 775.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verhand. Aenderung der Fahrpreise und Gepäckstaxen im Personen- und Gepäckstarife. **30**, 858.
Verkehr zwischen Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Einführung neuer Fahrpreise. **30**, 855.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen. Auflassung der Rundreisetour 3. **20**, 667.
— Aufhebung der directen Fahrpreise und Gepäckstaxen von Stettin nach Freiheit-J. und Hohenelbe. **31**, 880.
Preussisch - Sächsisch - Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. **4**, 155.
Rheinisch - Westphälisch - Hessisch - Bayerisch - Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenhurg. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **13**, 500.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen für directe Fahrten zwischen Marienbad und Crimitschau - Eger, sowie Rückfahrkarten zwischen Karlsbad und Crimitschau. **32**, 904.
— Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten. **37**, 991.
Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumäuisch - Orientalischer Personenverkehr. Erhöhung der Fahrpreise und Einführung directer Gepäckstaxen. **31**, 879.
Süddeutsch - Oesterreichisch-Ungarisch - Rumänisch - Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung erhöhter Fahrpreise und Gepäckstaxen. **31**, 880.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Ausgahe der Nachträge V und XXXIV zu den Tarifheften 1 und 2 und Aenderung der Frachtsätze in den Tariftabellen für Eisenstein, Furth i. W. und Salzhurg. **32**, 906. **36**, 971.
Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr. Einführung eines neuen Gütertarifes. **26**, 696.
Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher Güterverkehr. (Gruppe III/IV.) Einführung eines neuen Tarifes. **31**, 883.
Berlin-Stettin-Sächsischer Verband. Einführung des Nachtrages IX. **3**, 102. **16**, 572.
— Einführung des Nachtrages X. **17**, 600. **24**, 743.
Güterverkehr von Danzig etc. nach Mlawa transito zur Ausfuhr nach Russland. Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarife. **16**, 572.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarifhefte 1. **17**, 599.
— Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Fracbtsätze. **35**, 951; Berichtigung. **36**, 970.
Deutsch-Westösterreichiscb-Ungarischer Seehafenverband. Berichtigung der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1899, Post 1219. **1**, 7.
— Frachtsätze für Cellulose-Packpapier von Frantscbach-St. Gertraud. **11**, 451.
Directer Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) trans. Aufhebung des directen Tarifes. **29**, 835.
Elbe-Umschlagsverkehr. Einführung des Nacbtrages I zum Tarife, Tbeil I. **32**, 905.
Elbe-Umscblagsverkehr mit Oesterreich. Einfübrung des Tarifnachtrages I. **18**, 625.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreicb. Einführung des Tarifnachtrages V. **18**, 625.
Elsass-Lothringisch-Luxemburgiscb-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Nachtrages VIII. **1**, 8.
Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif (Verkehr der Rhein- und Main-Hafenstationen mit Bayern). Einführung des Tarifnachtrages II. **24**, 743.
— Aufhebung der Frachtbegünstigung für condensirte Milch. **31**, 883.
Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Einschränkung und Aufhebung von Frachtsätzen im Ausnahmetarife für Petroleum. **5**, 206.
Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Einführung des Tarifnacbtrages VII. **22**, 695.
Magdeburg-Halle-Sächsischer Güterverkehr. Verkehr mit der Station Plagwitz-Lindenau. **18**, 626
— Einbeziehung der Station Halbendorf als Versandtstation in den allgemeinen Brennstoff-Ausnahmetarif Nr. 6. **21**, 685.
— Einbeziehung der Station Ottleben der Oschersleben-Schöninger Bahn. **22**, 695. **27**, 793.
— Einführung des Tarifnachtrages XII. **29**, 836. **31**, 882.
Main-Neckar Bahn-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Nachtrages X. **24**, 744.
Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Neueinbeziehung von Stationen und Ermässigungen. **18**, 626.
— Tarifänderungen. **22**, 695.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina Einführung des Nachtrages IV zum Tarifhefte 1. **2**, 56.
— Einführung des Nachtrages VIII zum Tarifhefte 2. **3**. 101.
— Einführung eines neuen Tarifes. **26**, 775.
Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. Gleichstellung der Sätze für Harburg mit denen für Hamburg im Ausnabmetarife II für Lithographiesteine. **7**, 302.
— Frachtsätze für Banmwolle für Eger und Franzensbad. **9**, 393.
Norddeutsch-Sächsiscber Verband. Einführung des Nachtrages VIII zum Tarifhefte 2. **6**, 257. **16**, 572.
Nordostdeutsch-Sächsischer Verband. Neueinbeziehung von Stationen. **17**, 602.
Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. Ermässigungen der Tarifentfernungen für die Stationen Pritzwalk und Wittstock. **17**, 601.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Einbeziehung der Artikel Reisfuttermehl und Reiskleie in den Ausnahmetarif Nr. 52, **8**, 345.
— Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft A. **9**, 391.
— Ermässigung von Frachtsätzen durch Auflassung des Localbahnzuschlages. **10**, 435.
— Berichtigung eines Druckfehlers im Tarife, Theil II, Heft 3 A (Abänderung des Stationsnamens Solnhofen). **11**, 451.
— Aenderung von Frachtsätzen im Tarife, Theil II, Heft 1. **13**, 499. **24**, 741.
— Aufhebung der Frachtsätze für die Station Meiningen. **21**, 683.
Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Ermässigung der Frachtsätze für Zink und zinkische Producte. **22**, 695.
Ostdeutsch-Mitteldeutscber Güterverkehr (Gruppen I, II/V). Einbeziehung neuer Stationen. **17**, 602.
— Neuer Tarif. **35**, 952.
Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. Einführung des Tarifnachtrages 14. **24**, 744.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Aufbebung der Fracbtsätze für Graphiterde. **3**, 102.
— Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 1. **16**, 571.
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Einfübrung der Nachträge V zu den Tarifen, Tbeil II, und zu den Heften 1—4 und 6. **11**, 452.
Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Nachtrages II. **2**, 56.
Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. Einführung der Nachträge X zu den Tarifheften 1 und 2. **16**, 571. **24**, 743.
Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern. Aufbebung einer Fracbtermässigung für condensirte Milch. **29**, 838. **31**, 883.
Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif. Ausnahmefrachtsätze für Thon. **6**, 258.
— Einführung des Nachtrages V. **24**, 745.
Rheinisch-Westphäliseh-Bayerischer Güterverkehr. Einführung des Tarif-Nachtrages V. **11**, 452. **17**, 601.
— Abänderung von Stationsnamen. **17**, 601.
Rheinisch-Westpbälisch-Oesterreichisch-Ungariscber Verband-Tarif-Theil II, Heft 2 und Heft 4. Einführung directer Frachtsätze für Stückgüter im Verkehre mit Düsseldorf (Hafen- und Lierenfeld) und Solingen-W. **4**, 155.
— Tarif-Theil II, Heft 2 und 3. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 h. **33**, 921.
— Tarif-Tbeil II, Heft 4. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 2 c (für Gruhenholz). **35**, 951.
Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. Einbeziehung neuer Stationen. **6**, 258.
Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Einführung von neuen Frachtsätzen zwischen Johanngeorgenstadt und Bodenbach etc. **1**, 7.
— — neuer Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Bodenbacb etc. und Stationen der Sächsiscben Staatsbahnen. **19**, 644.
Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Tarifes, Theil II, Heft 1, und des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 2. **8**, 346.
— Abänderung von Frachtsätzen im Tarife, Theil II, Heft 1. **13**, 500.
— Einführung eines Ausnahmetarifes für Kupfervitriol etc. **23**, 715.
Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Berichtigung eines Frachtsatzes im Tarifheft 1 für Neupaka—Zittau. **19**, 641.
Sächsisch-Südwestdeutscher Verband Einführung des Tarif-Nachtrages XIII. **20**, 668.
Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verband. Druckfehler-Berichtigung im Nacbtrag II zum Tarifheft 5. **29**, 836.
Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Ausnahmefrachtsätze für Abfälle von Baumwolle etc. **36**, 971.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Ermässigung der Frachtsätze mit der Station Freiwaldau, Kr. Sagan. **24**, 742 **28**, 813.
— Einbeziehung der Station Krappitz. **31**, 938.
Schlesisch-Süddeutscher Verband. Verkehr mit Bayern. Ausnahmefrachtsätze für Scbieferthon. **1**, 8. **3**, 102. **17**, 601.
— Kürzung der Entfernungen für Freiwaldau. **19**, 645.
— Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 18 für Lindau—Rybnik. **19**, 645.
— Abfertigungsvorschriften für Sendungen nach Breslau. **24**, 744.
— Verkehr mit Württemberg. Ergänzung des Ausnahmetarifes für Garne. **6**, 258.
Süddeutscb-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Tarif-Theil II Heft B. Einführung des Nachtrages V. **4**, 155.
— Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Tbeil III, Heft 1. **7**, 301.
— Einführung eines neuen Tarifes, Theil IV, Heft 2. **8**, 345.
— Berichtigung des Frachtsatzes für Rinde im Tarife, Theil IV, Heft 2. **14**, 519.
— Einführung der Nachträge II zu den Tarifen, Theil II, Hefte 7, 8 und 9. **19**, 642.
— Einführung des IV. Nachtrages zum gemeinschaftlichen Tarifheft D. **20**, 667.
— Tarif-Theil II, Heft C. Einbeziehung der Stationen Netolitz-Stadt und Oberlenningen. **21**, 684; Berichtigung hiezu. **25**, 758.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Ergänzung des Tarifes, Theil II. **5**, 206.
— Abfertigung zollpflichtiger Wagenladungen nach Mühlhausen. **28**, 813.
Südwestdeutscher Verband. Transittarif. Abänderung in den Beförderungsbestimmungen. **22**, 696.
— Einführung des Nachtrages X zum Heft 5. **22**, 696.
— — eines ermässigten Frachtsatzes für Käse von Basel nach Ludwigshafen. **36**, 970.
Thüringisch-Hessiscb-Bayerischer Güterverkebr. Einführung des Tarif-Nachtrages XI. **16**, 572.
— Frachtzuschläge im Güterverkehre mit der Ilmenau-Grossbreitenbacher Bahn. **3**, 102.
— Einführung des Tarif-Nacbtrages XI. **12**, 645.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. Einführung des Tarif-Nachtrages XVI. **11**, 451. **16**, 572.
— Aufhebung der Frachtsätze im Verkehre von Coburg, Oeslau-Bodenbach und Tetschen. **29**, 838.
— Tarifänderungen. **35**, 952.
Triest-Fiume-Norddeutscher Verband. (Gütertarif, Theil II.) Einführung eines directen Frachtsatzes für Wein von Triest und Fiume nach Grünberg. **29**, 836.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Ausgabe neuer Tarif-Hefte 1 und 2 und eines Nachtrages 2 zum Tarif-Heft 5. **18**, 625.
Württembergisch-Bayerischer Gütertarif. Berichtigung des Nachtrages III zum Tarif-Theil II. **6**, 258.
Württembergisch-Südwestdeutscher Verband. Ausgabe des Tarifheftes 4. **25**, 758.

b) Mit Belgien, Dänemark, Holland, England und Frankreich.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden. Aufhebung der Tarifirung für Graphiterde. **7**, 301.
Bayerisch-Belgischer Güterverkehr. Anwendung der Frachtsätze im Verkehre mit Gent. **6**, 257.
— Frachtberechnung für flüssigen Eichenholzextract. **7**, 301.
— — für den Artikel Thee. **9**, 393.
— Tarifirung von Eichenholzextract. **9**, 393.
— Uebertragung von Frachtsätzen. **10**, 437.
— Tarifänderungen und -Ergänzungen. **17**, 602.
— Tarifirung von Thee. **19**, 645.
— Frachtberechnung für Felle und Häute. **37**, 991.
Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. Aenderung von Stationsbezeichnungen. **6**, 258.
— Ergänzung des Tarifheftes 6 a. **10**, 437.
Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Einführung des Nachtrages V zum Tarif-Theil I, Abtheilung A. **6**, 257. **17**, 602.
— Tarifirung für Häute und Felle. **34**, 938. **37**, 991.
Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Abänderung des Gleichstellungsverzeichnisses für die nicht tarifirten belgischen Stationen im Tarifhefte 1. **33**, 922.
Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich. Neue Frachtsätze für Felle- und Häutetransporte. **23**, 715.
Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Einführung der Nachträge XX zum Tarifhefte 1 und 2. **12**, 478.
— Tarifberichtigung. **17**, 602.
Deutsch-Dänischer Gütertarif, Heft 2. Einführung des Nachtrages II. **3**, 102.
Deutsch-Dänischer Verbandsgüterverkehr über Kiel-Korsör und Warnemünde-Gjedser (bisher Deutsch-Skandinavischer Güterverkehr). Einführung eines neuen Tarifes, Heft 2. **26**, 776.
Deutsch-Englischer Güterverkehr. Zusatzbestimmung zum Stückguttarife für Textilwaaren. **11**, 452.
Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen. Theil II a. Tarifirung von Kohlenstiften. **19**, 644.
— Einführung von Tarifnachträgen. **31**, 882. **36**, 970.
Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Einführung eines Tecturblattes zu den Vorschriften über die Güterabfertigung zur Pariser Weltausstellung. **31**, 882.
Deutsch-Niederländischer Verband. Einführung des Nachtrages 4 zum Tarifhefte 3. **22**, 695.
— Einführung der Nachträge 5 zu den Tarifheften 1 und 2. **34**, 938.
Ausfuhrtarif von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn transit und Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 2. Einführung neuer Nachträge. **31**, 882.
Englisch-Deutsche Verbände. Einführung des Nachtrages V zum Tarif-Theil I. **36**, 971.
Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). Einführung der Nachträge III zu den Tarifheften 1 c und 1 d. **16**, 572.
— — eines Ausnahmetarifes für die Beförderung der zur Weltausstellung 1900 in Paris bestimmten Güter. **36**, 970.
Französisch-Schweizerischer Verkehr. Einführung eines neuen Tarifes für Glasplatten etc. **36**, 971.
Niederländisch-Bayerischer Gütertarif. Frachtberechnung für Thee und flüssigen Eichenholzextract. **20**, 667.
— Erweiterung der Tarifbestimmungen des Nachtrages IV zum Tarifheft 3. **29**, 838.
— Aenderung der Frachtberechnuug für Häute und Felle. **32**, 903. **36**, 971.
— Einbeziehung der Station Warmond. **32**, 905.
Niederländisch-Deutsche Verbände. Einführung eines neuen Tarifes, Theil I, Abth. B. **26**, 775. **27**, 793.
Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einführung neuer Ausnahmetarife für Holzstoff, Holzzellstoff etc. **30**, 856.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Ganslebern mit Schnellzügen. **15**, 547.
— Ausgabe eines gemeinschaftlichen Heftes, enthaltend Kilometerzeiger und Tariftabellen. **19**, 641.
Güterverkehr Sachsen—Südfrankreich. Ausnahmefrachtsätze für Nüsse. **4**, 156.
Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes. **30**, 856.

c) Mit der Schweiz und Italien.

Ausnahmetarif für Fleisch etc. Schweiz—Paris. Kündigung des Tarifes. **19**, 645.
Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif. Berichtigungen im Tarife, Theil II, Heft 2 (Verkehr mit V.S.B.). **9**, 393.
— Theil II, Heft 3 (Verkehr mit S.C.B. und weiter). Neuer Tarif. **17**, 601.
— — Ergänzung des Tarifes. **24**, 744.
Güterverkehr Basel Bad. B. und Waldshut — Ostschweiz. Einbeziehung der Station Biel in den Export-Ausnahmetarif für Calciumcarbid. **34**, 938.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Einführung von Nachträgen zu den Verbandstarifen. **5**, 206.
— Einführung eines Schnittsatzes zum Tarif-Theil II, Abth. A, für Bodenbach, Tetschen etc., Peri. **21**, 685.
— Einführung von Schnittsätzen für München R. **36**, 970.
Lebensmittelverkehr Italien—Schweiz. Ergänzung des Ausnahmetarifes. **17**, 602.
Norddeutsch-Schweizerischer Verband. Verkehr mit Harburg. **18**, 626.
— Einführung directer Frachtsätze Berlin—Genf transit. **24**, 744.
— — von Ausnahmefrachtsätzen für die Beförderung von Dachsteinen. **36**, 970.
— — des Nachtrages VI zum Tarife, Theil II, Heft 1, Abth. 2. **36**, 971.
— Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft 5. **36**, 971.
— Kündigung des Tarifes, Theil II, Heft 6, erste Abtheilung. **37**, 992.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Berichtigungen im Tarife, Theil II, Abth. B; Theil II, Heft 1 a und 2. **13**, 501. **27**, 793.
— Verlängerung der Giltigkeit des Italienischen Ausnahme-Specialtarifes Nr. 3. **16**, 571.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Einbeziehung der Stationen Mösel und Sattledt in den Tarif, Theil IV, Heft 1. **24**, 741; Druckfehlerberichtigung. **29**, 835.
Preussisch-Sächsisch-Schweizerischer Gütertarif. Einführung des Nachtrages I. **15**, 550. **17**, 602.
Schweizerischer Verband. Aenderung der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. **16**, 572.
Schweizerisch-Italienischer Güterverkehr. Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes für Wein etc., enthalten im Tarife, Theil II, Abth. B **27**, 793.
— Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil I, Abth. B; des Nachtrages III zur Abth. A, Heft 1 und 2; des Nachtrages II zur Abth. B. **32**, 906.
Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn etc. und Delle transit etc. **17**, 599. **31**, 880.
Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Einführung der Nachträge X und III zu den Tarifheften I A und I B. **10**, 437.
— Aenderung der Gütertarife, Theil II, Heft II G. **15**, 550.
— Beschränkung der Giltigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 12 des Tarifheftes II G, Abth. IV. **29**, 838.

d) Mit Russland, Rumänien und den Balkanländern.

Verkehr Bayern—Russland. Rubelcours. **19**, 645.
Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif. Einführung des Nachtrages III zum Tarifhefte 2. **2**, 56.
— Einführung neuer Anwendungsbedingungen zum Tarifhefte 1. **25**, 758.
Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr. Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1. Thorner Transitverkehr (für Polen). Aufhebung der Frachtsätze für Gildehaus Grenze. **27**, 793.
Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr. Thorner Transitverkehr (nach Polen). Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1. Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1. Einführung neuer Anwendungsbedingungen. **31**, 882.

Deutsch-Russischer Verband. Umrechnnng der Rubelfrachten. **17**, 602.
— Berichtigungsblatt zum Nachtrag II zum Tarife, Theil II. **30**, 856.
Deutsch-Russischer Verband. Deutsch-Warschauer Güterverkehr. Einbeziehung von Stationen. **36**, 970.
Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tarifheft 1. Einbeziehnng neuer Stationen. **19**, 645.
— Einführung des Nachtrages I zum Tarifhefte 2. **31**, 881.
Deutsch-Warschauer Güterverkehr. Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tarifheft 1. Auflassnng der Deckenmiethe für Maschinen etc. aus der Schweiz. **15**, 550.
Directer Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits. Aufhebung des alten und Einführung eines neuen Tarifes. **29**, 835.
Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit. Einbeziehnng der Station Grafenstaden. **10**, 437.
Ausfuhrverkehr nach Eydtkuhnen etc. Thorner Transitverkehr. Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr. Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff ect. **20**, 668.
Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Güterverkehr. Neue Tarifnachträge. **10**, 437. **33**, 922.
Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Druckfehlerberichtigung eines Schnittfrachtsatzes im Ausnahmetarife 8 B des Tarifes, Theil II, Heft 1. **29**, 835.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband. Berichtigung von Frachtsätzen (für die Relation Zloczów—Bucuresti-Filaret). **1**, 7.
— Abänderung der Bestimmungen betreffs des Verkehres mit Triest. **8**, 346.
— Einführung eines neuen Tarifes. **25**, 757.
— Richtigstellung der Zusatzbestimmungen im Tarife, Theil I, Abtheilung A. **35**, 952.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland. Anwendung der Frachtsätze für das russische Nahgebiet. **6**, 257.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Gütertarif, Theil IV. Berichtigung von Frachtsätzen und Aenderung von Stationsnamen. **7**. 302.
— Einführung eines neuen Gütertarifes, Theil I, Abtheilung A. **14**. 520.
— Berichtigung einer Entfernung und von Schnittsätzen. **29**, 836.
— Aenderung der Tarifirung des Artikels Hornspitzen. **29**, 836.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Russisch-Oesterreichisch-Italienisch-Französischer Verkehr. Aufhebung des Thorgeldes in Warschau im Personen- und Güterverkehre. **36**, 969.
Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Erweiterung der Reexpeditionsbegünstigung für Pflaumen- und Pflaumenmussendungen in den Semliner Lagerhäusern. **12**, 477. **15**, 547.
— Einführung von Tarifnachträgen. **37**, 991.
Rumänisch-Deutscher Verband (Verkehr mit Süddeutschland). Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 3. **24**, 741.
— (Verkehr mit Norddeutschland.) Aufhebung der Tarifhefte 1 und 3 und der Ansnahmetarife Nr. 20, 62, 72 und Einführung eines neuen Tarifheftes 1. **31**, 879.
Rumänisch-Französischer Güterverkebr. Einführnng reglementarischer Bestimmungen. **34**, 937.
Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg. Einführung eines neuen Tarifes. **25**, 758.
Eierverkehr Russland—Süddeutschland. Uebernahme von Frachtsätzen. **11**, 452.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Einbeziehung der Station Nadbrzezie-Landungsplatz transit und Eliminirung der Station Nadbrzezie transit. **37**, 991.
Umschlagsverkehr via Barcs. Einbeziehung der Station Somovit in den Tarif. **36**, 969.

e) Mit der Levante.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. Erhöhung der Zuschlagsgebühren. **22**, 696.
— Erhebung von Zuschlägen zu den Frachtsätzen. **29**, 838.
Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Reglementarische Bestimmungen. **18**, 626.
Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischer Verkehr. Aufhebung des Tarifes. **18**, 625; Berichtigung. **26**, 776.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Eisen und Stahl etc.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Aenderung der Frachtsätze im Ausnahmetarife für Eisen und Stahl etc. **32**, 906.
Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgütertarif. Aufnahmetarif für Eisen und Stahl zu Schiffsbauzwecken. Ausscheidnng von Stationen. **3**, 102.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Giltigkeit der Frachtsätze der Ausnahmetarife für Eisenwaaren und Façoneisen in nur einer Richtung. **12**, 477.
Nordwestdeutsch-Bayerischer Verband. Einführung des Seehafen-Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl etc. **30**, 856.
— — des Ausnahmetarifes 9 d, Classe I und II, für Eisen und Stahl etc. **36**, 971.
Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Wilster in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl. **29**, 338.
Ostdentscher Güterverkehr. Berlin-Nordwestdentscher Verband. Theilweise Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen. **18**, 626.
Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Einbeziehung neuer Stationen in den Eisen-Ausnahmetarif. **13**, 501.
Schweizerisch-Deutsch-Russischer Grenzverkehr. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl, Maschinen etc. **22**, 696.
Schweizerisch-Russischer Güterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl etc. von Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen nach Eydtknhnen etc. **32**, 906.
Triest-Fiume-Norddeutscher Verband. Tarif, Theil II. Einführung directer Frachtsätze von Rybnik nach Triest und Fiume für Eisenwaaren. **28**, 813.

b) Für Flachs nnd Hanf.

Reexpeditionstarif für Flachs nnd Hanf (ab Königsberg und Elbing). Einführnng des Nachtrages VII. **1**, 8.
— Einführung des Nachtrages I. **18**, 625.

c) Für Getreide etc.

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ansnahmetarif, Tarifheft 1 (Verkehr mit N.O.B.). Einbeziehung neuer Stationen. **8**, 347.
Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif. Entfernungen und Frachtsätze für Königsberg. **34**, 938.
Deutsch-Russischer Güterverkehr. Einführung eines neuen Ansnahmetarifes für Getreide etc. **4**, 156.
— des Nachtrages II zum Ausnahmetarif für Getreide. **5**, 206.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Frachtsätze für Getreide etc. nach Hamburg seewärts. **18**, 625.
Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn. Einführung ermässigter Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Weizen nnd Roggen nach Langfuhr, Oliva etc. **36**, 970.
Getreidetarif Mannheim—Basel. Ermässigung des Frachtsatzes Mannheim, Ludwigshafen—Basel. **35**, 952.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Ermässigung der Anstossbeträge bei den Stationen Berneck und Goldmühl im Nachtrag IV zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. **9**, 391.
Ostdentscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen. Aufnahme der Stationen Kreuz und Woldenberg. **20**, 668.
Russisch-Westprenssischer Verkehr. Neuer Getreidetarif. **15**, 550.
Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr (Verkehr mit Ungarn). Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für Getreidesendungen von ungarischen Stationen nach Genf. **19**, 642.

d) Für Holz.

Gütertarife Delle, Locle transit etc.—Buchs transit etc. Anwendung auf in Pontarlier, bezw. Bellegarde reexpedirte Holztransporte. **15**, 550. **17**, 602.
Binnen- und Wechselverkehre der deutschen Eisenbahnen. Ausnahmetarif 1 (Holztarif). Festsetzung des Waarenverzeichnisses. **10**, 435.
Directer Güterverkehr unter deutschen Bahnen. Fortsetzung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarife für Holz des Specialtarifes II. **38**, 883.
Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen. Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz etc. **31**, 882.
Deutsch-Russischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife 24 für Holz etc. **34**, 938.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina. Aufhebung der Frachtsätze für dünne Brettchen des Ausnahmetarifes 2 D. **21**, 685.
Italienisch-Schweizerischer Güterverkehr. Einführung neuer Taxen im Holz-Ausnahmetarife. **21**, 685.
— Ausnahmetaxen für Pitsch-Pine-Holz. **22**, 696.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Tarif-Theil II, Heft 2. Aufhebung der Frachtsätze für Grubenholz. **14**, 519. **34**, 937.
Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Verband. Einführung der Ausnahmetarife, Theil IV, Heft 1 und 2, für die Beförderung von Stammholz, Bau- und Nutzholz **32**, 903. **36**, 969.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Aufhebung der Frachtsätze für Grubenhölzer. **14**, 519; Rückziehung dieser Massnahme. **34**, 937.
Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif. Erweiterung der Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 b für Stammholz für Saargemünd Pfalzbahn. **31**, 882.
Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung der Frachtsätze für Hölzer zu Grubenzwecken im Tarife, Theil II Heft 5. **1**, 7.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Tarif-Theil II Heft 1 und 2. Aufhebung der Frachtsätze für Grubenholz **14**, 519.

e) Für Kohle, mineralische, und Coaks.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher, Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher sowie Oldenburg-Mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr. Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbriquetts. **12**, 478.
Böhmisch-Thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels. Einführung eines neuen Tarifes. **29**, 837.
Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn und der Localbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz. Einführung des Nachtrages 2. **31**, 882.
Deutsch-Russischer Ausnahmetarif VI für Steinkohlen von ober- und niederschlesischen Stationen nach Russland. Einführung des Nachtrages I. **34**, 938.
Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Bezirke Altona, Cassel etc. Einführung des Tarifnachtrages IV. **17**, 602.
— Neueinbeziehung von Stationen. **32**, 906.
Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Ermässigte Frachtsätze nach Freiwaldau. **26**, 776.
— nach der Oesterr. Nordwestbahn. Einführung des Tarifnachtrages 3. **24**, 742.
— Einführung des Nachtrages 2 zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der Oesterr. Staatsbahnen etc. **32**, 903.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). Einbeziehung neuer Stationen. **16**, 572.
— Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre Deutschlandgrube—Schwientochlowitz etc. **29**, 838.
— Einführung neuer Frachtsätze. **36**, 970.
Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe I/II). Einbeziehung neuer Stationen. **15**, 550.
— Verkehr mit der Ostpreussischen Südbahn. Anzurechnende Jahresmengen von den zur Aufgabe gebrachten Kohlensendungen. **17**, 602.
Rumänisch-Norddeutscher Verband. Tarif-Theil II, Heft 1. Ergänzung der Bestimmung, betreffend die Anwendung der Frachtsätze für Retortenkohle. **8**, 347.
— Tarif-Theil II, Heft 2. Berichtigung von Frachtsätzen. **10**, 435.
Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif. Tarif-Theil II, Heft 1. Aufhebung von Frachtsätzen für Kokes und Kokeskohlen. **29**, 838.
— Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Kokes etc. von Bahnschacht nach Amberg und Rosenberg. **31**, 882.
Südwestdeutscher Verband. Aenderung im Ausnahmetarife für Kohlen. **36**, 970.

f) Für Petroleum.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Berichtigungen von Frachtsätzen im Ausnahmetarife für Petroleum etc. **23**, 715.
Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Anwendung des Rohstofftarifes im Verkehre mit der Station Friedrichsfeld. **6**, 258.
Uebernahmetarif für den Getreideverkehr Bayern—Schweizerische Nordostbahn vom 16. August 1899. Neue Frachtsätze für Petroleum. **1**, 8.

g) Für Sprit und Spiritus.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern—Schweizerische Nordostbahn. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Sprit und Spiritus. **19**, 645.

h) Für Thiere.

Belgisch-Bayerischer Tarif-Theil II für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen. Sistirung der Abfertigung von Thiersendungen nach Brüssel. **11**, 451.
Berlin-Stettin-Sächsischer Verband. Einführung des Nachtrages VI zum Thiertarif. **16**, 572.
Hanseatisch-Ostdeutscher Thierverkehr. Einführung neuer directer Frachtsätze. **6**, 258.
Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Abfertigung nach Mainz. **4**, 156.
Magdeburg-Halle-Sächsischer Thierverkehr. Ausgabe des Tarifnachtrages VI. **32**, 906.
Norddeutsch-Sächsischer Thierverkehr. Einbeziehung der Station Bredstedt. **16**, 572.
Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verband. Abänderung einer Bestimmung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von lebendem Geflügel. **7**, 301.
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Thierverkehr. Neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. **21**, 685.
Preussisch-Bayerischer Verkehr. Einführung des Tarifnachtrages V für die Beförderung von lebenden Thieren. **36**, 970.
Sächsisch-Südwestdeutscher Thierverkehr. Tarifergänzung, bezw. Aenderung. **24**, 743.
— Einbeziehung der Station Bensheim. Aenderung des Schnittfrachtsatzes für Kleinvieh im Nachtrag VI zum Thiertarife. **28**, 813.

i) Für Zucker.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Neue Tarife für Zuckertransporte. **8**, 345.
Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Ausnahmefrachtsätze für Zucker. **33**, 922.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das II. Quartal 1900.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche es Anwendung findet: In Oesterreich. **51**, 1209; in Ungarn. **43**, 1089. **66**, 1465.

— Zusammenstellung der Linien, auf welche es keine Anwendung findet. **52**, 1242.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Neuauflage. **69**, 1528.

Errichtung von statistischen Exposituren für die Zwischenverkehrsstatistik. **68**, 1508.

B. Gemeinsame Bahnen.

Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen. Verkehrsstörung. **64**, 1435.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Tarifes für den Berlin-Budapester Orient-Expresszug. **38**, 1011.

— Eröffnung der Verladestation Nagyfalu für den allgemeinen Verkehr. **47**, 1163.

— Einführung des Nachtrages I zum Personentarife, Theil II. 1. Juni. **55**, 1290.

— Fahrtunterbrechung in Fenyöháza mit den ermässigten Touristen-Rückfahrkarten von Oderberg und Teschen nach Poprád-Felka und Csorbató. **58**, 1342.

— Rückvergütungs-Modalitäten von Mehrfrachtspesen. **60**, 1371.

— Ausserkraftsetzung, resp. Erhöhung von Kohlenfrachtsätzen. **67**, 1494.

— Eröffnung des Verkehres im Bereiche der gesellschaftlichen Tatra-Bahnen. **72**, 1569.

Südbahn-Gesellschaft. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **39**, 1026. **41**, 1067. **42**, 1084. **43**, 1100. **51**, 1226.

— Aenderung der Bezeichnung der Station Virovitica. **41**, 1067.

— Ausgabe des Nachtrages IX zu den Stationstarifen. 1. Juni. **47**, 1166.

— Aufhebung der alten und Einführung neuer Begünstigungssätze für Möbel aus gebogenem Holze im Anhange zu den Localtarifen. **48**, 1179.

— Ausgabe ermässigter Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten nach Semmering. **48**, 1180.

— Eröffnung der Haltestelle Erd-Hamszabég. **50**, 1205. **60**, 1369.

— Ausgabe besonders ermässigter Karten nach und von Stationen der Linie Budapest—Pragerhof während der Badesaison am Plattensee. **54**, 1274.

— Activirung eines Rollfuhrdienstes in Leoben. **56**, 1306. **59**, 1352.

— Einrichtung eines Schlafwagencourses Budapest—Kufstein und Aenderung von Schlafstellenpreisen. **57**, 1321. **62**, 1398. **67**, 1491. **70**, 1540.

— Eröffnung der Haltestelle Berg. **73**, 1587.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **38**, 1012. **39**, 1026. **40**, 1043. **41**, 1067. **42**, 1084. **43**, 1100. **44**, 1118. **47**, 1166.

— Eröffnung der Station Neustadt für den Gesammtverkehr und Abänderung der Bezeichnung derselben. **39**, 1022.

— Einführung von Rückfahrkarten im Verkehre mit Paris. **39**, 1025. **41**, 1055. **57**, 1319.

— Einführung je eines Nachtrages II zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3. 1. Mai. **40**, 1043.

— Aenderung des Namens der Personenhaltestelle Kellerwiese. **41**, 1065. **46**, 1148.

— Erläuterung der Kundmachung, betreffend die Einführung eines dreitägigen Lieferfristzuschlages für die Prager Verbindungsbahn. **41**, 1065.

— Aufhebung des Frachtsatzes für Holz der Position H—18 von Czudyn nach Itzkany. **42**, 1083.

— Aenderung des Namens der Station Mähr.-Liebenthal. **45**, 1141. **47**, 1162.

— Berichtigungen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2. **45**, 1141.

— Eröffnung des Stadtbureau in Salzburg. 1. Mai. **46**, 1153. **49**, 1191.

— — in Karlsbad. **46**, 1153. **50**, 1202.

— Einführung des IV. Nachtrages zum Personentarife für die westlichen Localbahnen. **46**, 1153.

— — des Nachtrages II a zum Localgütertarif, Theil II, Heft 3. **46**, 1154.

— Verlängerung der Giltigkeit von ermässigten Frachtsätzen für Petroleum, roh, und Verschiebung des Einführungstermines für die neuen Frachtsätze. **46**, 1154.

— Aenderung des Namens der Station Jezierzany. **47**, 1165. **52**, 1235.

— — der Bezeichnung der Station Blisowa-Bischofteinitz. **48**, 1175. **49**, 1195. **51**, 1223.

— Eröffnung der Theilstrecke Eule — Wran der Localbahn Čerčan-Modřan. **48**, 1179.

— — der Personenhaltestellen Martynow und Czechów. **48**, 1179. **52**, 1235.

— Aenderung des Namens der Station Sudoměřic und Haltestelle Schiedowitz. **51**, 1223.

— Einführung neuer Fahrpreise zwischen Stationen der Linie Dux—Pilsen—Eisenstein und Stationen der Localbahn Rakonitz-Mlatz. **51**, 1225.

— Eröffnung der Betriebsausweiche Schönau für Betriebszwecke. **51**, 1225. **53**, 1251.

— Aenderung des Namens der Station Wels Stadt. **54**, 1273. **57**, 1317.

— — der Haltestelle Mačkov-Čekanitz. **54**, 1273. **56**, 1299.

— Eröffnung der Haltestelle Kappel am Krappfeld. **55**, 1289. **56**, 1299. **58**, 1339.

— — der Betriebsausweiche Schönwehr für den Personen- und Gepäcksverkehr. **55**, 1289. **58**, 1339.

— Errichtung einer Transito-Verrechnungsstelle Hütteldorf-Hacking transit. **57**, 1317.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Lieferfristverlängernng wegen Einschränkung des Güterzugsverkebres an Sonn- und Festtagen. **57**, 1319.
— Auflassung der Güternebenstelle in Sitzendorf. **58**, 1341. **60**, 1368.
— Aenderung einer Anbangspost des Localgütertarifes, betreffend Rohpetroleum. **61**, 1385. **67**, 1493.
— Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten im Verkehre mit Stationen der Prenssischen Staatsbahnen. **61**. 1385.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Kammegg. **62**, 1401. **64**, 1427.
— Einschaltung neuer Züge in der Strecke Jauernig—Barzdort—Heinersdorf. **62**, 1401. **64**, 1427.
— Inhaltsangabe in den Frachtbriefen für Holz zu Grubenzwecken beim Export aus Oesterreich-Ungarn. **63**, 1417.
— Einführung des Nachtrages I zu den gemeinsamen Beilagen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, 2 und 3, und des Tarifes, Theil I und II. 1. Juli. **66**, 1471.
— — von Rückfahrkarten Bregenz—Paris. **66**, 1471.
— Verminderung der Ladefristen für Güterwagen auf den in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien. **66**, 1471.
— Einführung je eines Nachtrages III zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3. 1. Juli. **67**, 1493.
— — des Nachtrages IV zu der Zusammenstellung von Frachtsätzen für Kohle etc. von und nach Stationen der Oesterr. Staatsbahnen. 1. Juli. **67**, 1493.
— Eröffnung eines Auskunftsbureau in Innsbruck. **67**, 1493. **70**, 1540.
— Vereinsreiseverkehr: Ausgabe eines neuen Fahrscheinverzeichnisses. **68**, 1508.
— Einführung des Nachtrages IIIa zu dem Localgütertarife, Theil II, Heft 3. 1. Juli. **69**, 1527.
— — des V. Nachtrages zum Personentarife für die westlichen Localbahnen. **70**, 1543.
— Eröffnung der Station Grulich Stadt für den Gesammtverkehr. 1. Juli. **72**, 1573.
— Bestimmungen über die Anwendung des Ausnahmetarifes VII für Zucker. **73**, 1587.

Achenseebahn. Eröffnung des Betriebes und der Dampfschiffrundfahrten. 10. Mai. **49**, 1196. **52**, 1235, 1239.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Localbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg. Richtige Schreibweise des Namens der Haltestelle Zuckmantel. **53**, 1251.
— Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen. **60**, 1371.

Böhmische Commercialbahnen. Verkehrsstörung. **38**, 1012.
— Behebnng einer solchen. **39**, 1026.

Böhmische Nordbahn. Verkehrsstörungen und Behebung von solcben. **42**, 1084. **45**, 1141. **49**, 1196. **56**, 1306.
— Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen. **59**, 1355.
— Preisermässigung der Monatskarten Prag—Vysočan. **59**, 1355.
— Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für Hohlglaswaaren in der Station Tetschen. **66**, 1472.

Bozen-Meraner Bahn. Abänderung der Bestimmungen über die Zustellung von Eil- und Frachtgütern in Meran. **52**, 1241. **71**, 1552.

Buschtěhrader Babn. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **42**, 1084. **49**, 1196.
— Vergnügungsfahrten zwischen Prag und Libotz. **43**, 1098.
— Aenderung des Namens der Station Davidsthal. **58**, 1339.
— Verlängerung der Lieferfristen wegen Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen. **58**, 1342.
— Aenderung des Namens der Haltestellen Ober-Graslitz und Unter-Graslitz. **71**, 1552.

Gaisbergbahn. Eröffnung des Bahn- und Hotelbetriebes. 1. Mai. **48**, 1180. **51**, 1223.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Personenverkehr zu den Osterfeiertagen. **38**, 1011.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **38**, 1012. **39**, 1026. **40**, 1043. **41**, 1067. **42**, 1084. **43**, 1100. **44**, 1118. **45**, 1141. **47**, 1166. **48**, 1180. **51**, 1226.
— Botenlohntarif für die Zustellung der Aviso- und Bezugsscheine in der Halte- und Ladestelle Strzebowitz. **41**, 1066.
— Verlängerung der Lieferfristen wegen Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Feiertagen. **41**, 1118.
— Fahrplan-Aenderung ab 1. Mai. **45**, 1135.
— Einstellung des Verkehres des Expresszuges St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes. **45**, 1139.
— Verkehr von Vortrains an den Pfingstfeiertagen. **58**, 1341.
— als betriebführende Verwaltung der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz. Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Stiep bei Zlin. **59**, 1355.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Betriebseröffnung der Localbahn Mutenitz-Gaya. **61**, 1386. **66**, 1466.
— Herabsetznng der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in Bielitz. **66**, 1472. **72**, 1573.
— Holics-Gödinger Localbahn. Ausgabe eines Tarif-Nachtrages I für den Verkehr zwischen Göding und Holics. **55**, 1289.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. Ausdehnung der Giltigkeit der Schülerkarten an Sonn- und Feiertagen. **43**, 1100.

Localbahn Deutschbrod-Saar. Aendernng des Namens der Station Saar. **56**, 1299.

Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno, Localbahn Mšeno—Unter-Cetno. Einführung je eines Nachtrages I zu den Tarifen, Theil II. 1. Juli. **53**, 1253.

Localbahn Laibach—Ober-Laibach. Bestimmung des Einführungstermines des Nachtrages I znm Personentarife. 1. Juni. **44**, 1118.
— Auflassung der Ladestelle in der Haltestelle Log. **54**, 1273. **56**, 1299.

Localbahn Raspenau-Weissbach. Eröffnung des Betriebes. 3. Mai. **50**, 1205. **53**, 1250.
— Einführung ermässigter Frachtsätze für den Uebergangsverkehr. **51**, 1226.
— Verlängerung der Lieferfristen im Uebergangsverkehre. **58**, 1342.

Reichenau a/Kn.-Selnitzer Localbahn Ausdehnung der Giltigkeit der Schülerkarten an Sonn- und Feiertagen. **43**, 1100.

Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding. Localbahn Mutenitz-Gaya. Ausgabe eines neuen Localtarifes. **55**, 1290.

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **39**, 1026. **40**, 1043.

Oesterreichische Nordwestbahn. Verkehrsstörungen und Bebebung von solchen **42**, 1084. **46**, 1155. **47**, 1166. Berichtigung hiezu. **49**, 1196.
— Einführnng ermässigter Monatskarten zwischen Wysočan und Prag. **69**, 1528.

Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. und für leere Petroleumfässer. **40**, 1043.
— Verlängerung der Lieferfristen infolge Einschräukung des Verkehres an Sonn- und Festtagen. **55**, 1290.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Aenderung des Namens der Station Raspenau-Liebwerda. **54**, 1273. **57**, 1317; der Station Reichenau i. B. **58**, 1339.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **38**, 1012. **39**, 1026. **41**, 1067. **42**, 1084. **43**, 1100. **46**, 1155.
— Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. von Pardubitz nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie für leere Petroleumfässer. **41**, 1066.
— Ausgabe einer neuen Uebersicht der giltigen Personen- und Gütertarife. **43**, 1099.
— Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen. **43**, 1099.
— Verlängerung der Lieferfristen wegeu Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen. **56**, 1305.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn. Ausdehnung der Giltigkeit der Schülerkarten an Sonn- und Feiertagen. **43**, 1099.

Salzburger Eisenbahn- nnd Tramway-Gesellschaft. Aenderung des Namens der Station St Leonhard-Drachenloch. **58**, 1339.

Eisenbahn Wien-Aspang. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **38**, 1012. **39**, 1026. **41**, 1067. **48**, 1180.
— Aufhebung des Hilfsroutenverkehres zwischen Wien und Wr.-Neustadt. **44**, 1117.
— Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Ausflugskarten im directen Verkehre Wien und Hochschneeberg. **72**, 1573.

Wiener Localbahnen. Wiederaufnahme des Verkehres. 3. April. **39**, 1026.
— Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden. **52**, 1242.

D. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **42**, 1084. **43**, 1100. **44**, 1118. **45**, 1141. **46**, 1155. **49**, 1196. **50**, 1205. **51**, 1226. **55**, 1290. **67**, 1494. **69**, 1528.
— Begünstigung für den Transport von Rübenschnitten. **42**, 1084.
— Eröffnung des Trajectverkehres zwischen den Stationen Esztergom-Csavargözös und Esztergom-Stadt. **43**, 1095.
— Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf einzelnen Linien. **43**, 1095.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Ausgabe eines neuen Verzeichnisses der Eisenbahnstationen, Verladebahnhöfe etc. **47**, 1162. **62**, 1398.
— Aenderung der Fahrordnung der siebenbürgischen Strecken des Bahnnetzes. **47**, 1162.
— Einführung der Sommerfahrordnung. **52**, 1236. **64**, 1428.
— — eines neuen Localgütertarifes. 1. Juni. **60**, 1372.
— Ausgabe directer Fahrkarten ab Pöstyen und Tepla-Trencsén im Verkehre mit Deutschland. **62**, 1401.
— Verlängerung der Giltigkeitsdauer der auszugebenden Rundreisebillets Wien—Hohe Tatra. **62**, 1401.
— Export von Pflanmen ab Stationen der Ungarischen Staatsbahnen im Anschlusse an die Schiffscourse im Bereiche der Save im Verkehre mit Oesterreich und dem Auslande. **71**, 1557.

E. Auswärtige Bahnen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. **39**, 1024. **40**, 1042. **41**, 1064. **44**, 1113. **46**, 1151. **47**, 1164. **49**, 1194. **50**, 1204. **52**, 1240. **53**, 1252. **54**, 1270. **57**, 1318. **60**, 1370. **73**, 1586.
— Neuausgabe von Vereins-Kilometerzeigern. **39**, 1024. **41**, 1064. **48**, 1178. **56**, 1303. **70**, 1542.
— Ausgabe von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen und von Nachträgen zu solchen. **40**, 1042. **48**, 1178. **54**, 1272. **62**, 1400. **70**, 1542.
— — des II. Nachtrages zum Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen. **62**, 1400.
— — von Nachträgen zu den Vereins-Kilometerzeigern. **70**, 1542.
— Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften. **70**, 1542.
Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B. Tarifirung von Erdfarben. **60**, 1373.
— Einführung des Nachtrages I. **73**, 1587.
Deutsche Bahnen. Eröffnung von Bahnstrecken im Monate December 1899. **46**, 1148; im Monate Jänner. **52**, 1237; im Monate März. **70**, 1541.
— — von Verkehrsstellen im Monate December 1899. **46**, 1148; im Jänner. **52**, 1238; im Februar. **63**, 1413; im März. **70**, 1540.
— Directer Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen. Frachtfreie Zustellung von Schutzwagen. **54**, 1275.
Alt-Damm-Kolberger-Bahn. Eröffnung der Ladestelle Amalienhof für den Binnengüterverkehr. **62**, 1399.
Grossherzogl. Badische Staatsbahnen. Refactie für die Beförderung von Maschinen und Maschinentheilen nach Russland. **39**, 1026. **73**, 1587.
Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Aenderung des Namens der Station Westererringen. **38**, 1007; der Station Neufahren. **39**, 1022.
— Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November. **40**, 1039.
— — von Verkehrsstellen im Monate November 1899. **40**, 1039.
— Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände. **40**, 1044. **58**, 1342.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Gerlenhofen. **49**, 1192; der Station Ernsgaden. **69**, 1523.
— Eröffnung der Privatlocalbahn Murnau-Oberammergau. **50**, 1205. **53**, 1252.
— Heft A, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut. Frachtberechnung für lebende Fische etc. **54**, 1274.
— Heft B, Ergänzung des § 19 der Tarifvorschriften. **60**, 1372.
— Heft C, Abschnitt II. Erweiterung des Ausnahmetarifes 2 für Schleifholz. **38**, 1012 **60**, 1373.
— — Frachtberechnung für Torf. **55**, 1291.
— — Ausgabe eines Ausnahmetarifes für Abfallmineralöl. **60**, 1372.
— — Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 13 d für Glaubersalz, Soda etc. **71**, 1558.
— — Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 12 für Sand. **54**, 1275.
— — Einbeziehung der Station Markt Redwitz in den Ausnahmetarif Nr 11 für Scherben. **66**, 1472.
— — Frachtermässigungen für Saatgetreide. **68**, 1510.
— Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände. **71**, 1558.
— Heft C, Abschnitt 1 B, Fracbtberechnung für Schafwolle. **54**, 1275.
— — Ergänzung des Nebengebührentarifes, Abschnitt II. **60**, 1373.
— Heft D (Localbahnen), Kilometerzeiger für mehrere neu eröffnete Localbahnen. **40**, 1044. **54**, 1275. **60**, 1372. **65**, 1459.
Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Heft D (Localbahnen). Ergänzung des Heftes D. **65**, 1459.
— — Auflassung des Localbahnzuschlages. **71**, 1558.
— — Bestimmungen für die zu eröffnende Localbahn Vohenstraus-Waidhaus. **71**, 1559.
Localbahn-Actiengesellschaft in München. Eröffnung der Haltestelle Bolzwang für den Güterverkehr. **70**, 1541.
— — Ausgabe des Tarifnachtrages VI zum Localtarife. **72**, 1576.
— Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Berichtigung des Tarifes. **60**, 1373.
— Tarifänderungen. **71**, 1558.
— Eröffnung der Station Pless für die Abfertigung von Personen, Hunden etc. **65**, 1456; Kilometerentfernungen. **72**, 1576.
— Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif. Tarifänderung. **67**, 1494.
— — Eröffnung der Haltestelle Bolzwang für den Güterverkehr. **71**, 1558.
— Güterverkehr zwischen München und Stationen der Localbahn Murnau-Oberammergau. Einführung directer Frachtsätze. **65**, 1460.
Bahnen in Braunschweig. Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November. **40**, 1038.
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November. **40**, 1039.
— — von Verkehrsstellen im Monate November 1899. **40**, 1039.
— Eröffnung des Haltepunktes Dieblingen. **43**, 1096.
— — des Haltepunktes Oberstinzel. **55**, 1287.
— — der Nebenbahn Bischweiler-Oderhafen. **57**, 1317.
— Eröffnung des Haltepunktes Manternach. **69** 1523.
— Schliessung des Haltepunktes Gandringen und Eröffnung der Haltestelle gleichen Namens. **69**, 1523.
Hessische Bahnen. Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim: Aenderung des Namens der Station Kirch-Beerfurth. **38**, 1007.
Grossherzogl. Oldenburgische Staatsbahnen. Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November. **40**, 1038.
— — der Strecken Neuenkirchen-Hesepe und Holdorf-Damme. **53**, 1252.
— — des Haltepunktes Kirchhammelwarden. **57**, 1318.
— Abfertigungsbefugnisse für Fahrzeuge auf dem Bhhnhofe Brake. **62**, 1399.
Preussische Staatsbahnen. Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November. **40**, 1038.
— — von Verkehrsstellen im Monate November 1899. **40**, 1039.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Creisau. **40**, 1039; der Station Scheune. **40**, 1039.
— Errichtung einer neuen Eisenbahn-Betriebsinspection in Angerberg und Auflösung der in Allenstein H. **40**, 1039. **63**, 1414.
— Verlegung der amtlichen Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte und Aenderung der Bezeichnung derselben. **40**, 1039. **66**, 1469.
— Eröffnung der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn. **40**, 1040.
— Brölthaler Eisenbahn. Eröffnung der Station Siegburg. **41**, 1063.
— Eröffnung des Haltepunktes Sprenge. **42**. 1081.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Lauchstädt. **42**, 1081,
— Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Einführung des Tarifnachtrages III. **41**, 1067.
— Eröffnung der Theilstrecke Unna—Unna-Königsborn der Neubaustrecke Unna—Kamen. **42**, 1081.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Personenhaltepunkte Ottoschacht und Petkum. **42**, 1081.
— — der Haltestelle Oberndorf a. d. Lahn. **42**, 1081.
— — der Station Kalk Süd. **45**, 1134. **54**, 1270. **65**, 1456.
— Eröffnung des Haltepunktes Wildau für den Personen- und Gepäcksverkehr. **45**, 1134.
— Schliessung der Station Deutzerfeld für den öffentlichen Wagenladungsverkehr. **45**, 1134.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Beurig-Saarburg, Dudweiler und Ottweiler. **18**, 1175; der Haltestelle Grüna. **48**, 1176.
— Eröffnung des Haltepunktes Grossdalzig. **48**, 1175.
— — der Kleinbahn Sigmaringen-Bingen. **18**, 1176.
— Aenderung des Namens der Station Brand. **53**, 1251; der Station Strelitz. **53**, 1251.
— Eröffnung des Haltepunktes Templin-Vorstadt. **53**, 1251.
— — der Nebenbahnstrecke Callies—Falkenburg. **53**, 1251. **57**, 1317.
— — des Personenhaltepunktes Sylbach. **53**, 1251.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Hangelsberg. **54**, 1270.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Köln-Nippes neuer Bahnhof. **54**, 1270.
— Eröffnung der Strecke Corbach—Frankenberg (Hess.-Nassau). **54**, 1270.
— Aenderung des Namens der Station Mellen. **54**, 1270.
— Eröffnung der Kleinbahn Kirchhain-Schweinsberg (Ohmthalbahn) für den allgemeinen Verkehr. **54**, 1270.
— Einführung eines neuen Gütertarifes, Theil II. **55**, 1290.
— Aenderung des Flachs-Ausnahmetarifes im Gütertarife der Gruppe II. **56**, 1307.
— Frachtberechnung für Eisenbahnfahrzeuge. **56**, 1307.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Klecken. **57**, 1317.
— — der Haltestelle Wahrstedt-Velpke. **59**, 1353.
— Eröffnung der Haltestelle Landlieben. **57**, 1317. **63**, 1418.
— Ziederthalbahn. Eröffnung der Haltestelle Berthelsdorf. **57**, 1317.
— Eröffnung der Kreiseisenbahn Rathenow-Paulinenane. **57**, 1317.
— Einführung eines neuen Gütertarif-Theiles II. **60**, 1372.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Seckerwitz. **62**, 1399.
— Vorschriften für die Verabfolgung von Arbeiterkarten. **62**, 1399.
— Aenderung der Bezeichnung der Haltestelle Rosen. **62**, 1399.
— Ergänzung des Seehafen-Ausnahmetarifes E 1 (Eisen). **64**, 1435.
— Eröffnung der Neubanstrecke Wittenberger Umgehungslinie bei Stendal. **65**, 1456.
— — des Personenhaltepunktes Kurzig. **65**, 1456.
— Aenderung der Bezeichnung der Haltestelle Kurzig. **65**, 1456.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Pratau. **65**, 1456.
— — der Haltestelle Cavelwisch. **65**, 1456.
— Eröffnung des Betriebes auf der Nenbanstrecke Polkwitz—Randten **65**, 1456.
— Aenderung des Namens der Station Marienborn. **69**, 1523.
— Eröffnung der Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg. **69**, 1523.
— — der Haltestelle Grabowen für den Gesammtverkehr. **69**, 1523.
— Erweiterung des Seehafen-Ausnahmetarifes A. **71**, 1559.
— Eröffnung der Neubaustrecke Oberottenbach—Köditzberg—Katzhütte. **72**, 1570.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Beeskow. **72**, 1570.
— Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Misdroy bis zum Haltepunkte Ostswine der Nebenbahn Wollin-Swinemünde. **72**, 1570.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz. **73**, 1585; der Haltestelle Westerhausen. **73**, 1585.
— Aenderung des Namens der Station Söllingen. **73**, 1585.
— Eröffnung der Haltestelle Oegeln für den allgemeinen Verkehr. **73**, 1585.
— — des Haltepunktes Baistrup. **73**, 1585.
— — des Personen-Haltepunktes Reher. **73**, 1585.
— Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. Eröffnung der Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz für den Stückgutverkehr. **72**, 1576.
— Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. Eröffnung der Haltestelle Langlieben. **63**, 1418.
Kgl. Sächsische Staatsbahnen. Schliessung des Haltepunktes Georgenthal der Linie Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg. **39**, 1022.
— Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate November 1899. **40**, 1039.
— Aenderung des Namens der Stationen Miltitz und Weisskirchen. **49**, 1192. **54**, 1270.
— Ausgabe eines Nachtrages IX zum Kilometerzeiger für den Binnengüter-pp.-Verkehr. **49**, 1195.
— Aenderung des Namens der Haltestelle Grünthal. **53**, 1252.
— Uebergang der Industriebahn Zwickau Crossen-Mosel in das Eigenthum des sächsischen Staates. **54**, 1270.
— Eröffnung der Nebenbahn Zwönitz-Scheibenberg. **57**, 1318.
— Erwerbung der Industriebahn Zwickan-Crossen-Mosel. **70**, 1541.
Westphälische Landeseisenbahn. Auflösung der Betriebsdirection. **57**, 1318.
Kgl. Württembergische Staatsbahnen. Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November. **40**, 1039.
— Verkehrsbeschränkung auf der Uferladestelle Hohnstorf. **65**, 1457.
— Schliessung der Station Deutzerfeld für den Wagenladungsverkehr. **65**, 1457.
— Eröffnung des Haltepunktes Oberboihingen. **69**, 1523.
— Württembergische Eisenbahngesellschaft. Eröffnung der Nebenbahn Nürtingen-Nenffen. **69**, 1523.
Fürstl. Bulgarische Staatsbahnen. Aenderung der Bezeichnung der Station Kessarevo. **40**, 1040.
— Einstellung des Gesammtverkehres auf der Strecke Pleven—Somovit. **65**, 1457.
Französische Bahnen. Einführung neu systemisirter Hin- und Rückfahrkarten auf der Paris-Orleans-Bahn. **45**, 1134.
Italienische Bahnen. Einhebung von Zuschlagsgebühren. **73**, 1586.
Russische Bahnen. Russischer Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Aenderung der Artikelbezeichnung. **61**, 1386.
— Eröffnung der Ssawelowschen Zweigbahn der Moskan-Jaroslaw-Archangelsker Bahn. **43**, 1096.
— Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Zucker nach Odessa. **55**, 1291.
— Auflassung der Abonnements-, sowie der Hin- und Rückfahrkarten auf russischen Localstrecken des Staatsbetriebes. **62**, 1401.
— Uebergang der Iwangorod-Dombrowo-Bahn in den Besitz des russischen Staates. **65**, 1457.
— Eröffnung der Linie New Chouang-Talien-Wan. **52**, 1238.
Schweizerische Bahnen. Umrechnung der österreichischen Kronen- in Frankenwährung. **38**, 1012 **52**, 1242.
— — der deutschen Mark- in Frankenwährung. **52**, 1242. **64** 1436.
— Rückvergütung für Eisentransporte ab Basel nach Luzern. **52**, 1242.
— Erweiterung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes für Holz von Stationen der Schweizerischen Nordosthahn etc. nach Stationen der Central- und Westschweiz. **54**, 1275. **64**, 1436.
— Ergänzung des Gütertarifes Basel—Central- und Westschweiz, sowie Gotthardhahn. **64**, 1436.
— — der Gütertarife Basel Bad-Bahnhof loco und transit—Central- und Westschweiz. **64**, 1436.
— — des internen Gütertarifes der Schweizerischen Nordosthahn. **64**, 1436.
— Einführung des Nachtrages III zum Distanzanzeiger Nordosthahn-Vereinigte Schweizerbahnen. **65**, 1460.
— Schweizerische Nordosthahn. Einführung des Nachtrages V zum internen Gütertarife. **64**, 1436.
Spanische Bahnen. Besteuerung der Transportgebühren im Personen- und Gütertarife. **64**, 1436.

F. Dampfschiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Eröffnung der täglichen Postschiffahrten. **52**, 1239.
— Einführung des Sommer-Fahrplanes 1900. **52**, 1239.
— Fahrpreisermässigungen für die Fahrten in die Wachau. **52**, 1238.
— Einführung von Donanfahrten von Ferdinandsbrücke etc. **56** 1302.
— Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Deutsch-Altenburg nnd Hainburg, sowie umgekehrt. **59**, 1354.
— Verkehr von Localschiffen nach der Freudenau wegen Wettrennen. **61**, 1384.
— Verlängerung der Giltigkeit einer Kundmachung für den Getreide- und Mahlprodncte- (Kleie-) Exportverkehr nnd Refactie-Tabelle. **68**, 1510.
— Einführung einer Agentie in Sarmingstein. **69**, 1527. **70**, 1541.
Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. Einführung eines neuen Tarifes. 1. Juni. **61**, 1385.
Dampftraject zwischen Gombos und Erdöd. Eröffnung des Betriebes. **59**, 1354.
Fiumaner Seeschiffahrtsverkehr im Anschlusse an die Linie der königl. ungarischen Staatsbahnen. Einführung neuer Tarife für ab ungarischen Stationen nach fremden Häfen zu befördernde Massentransporte. **60**, 1370.
Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Einführung eines Nachtrages III zum Tarife für die Beförderung von Eilgütern zwischen Hamburg-Böhmen. 1. April. **41**, 1067.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnisch-hercegovinischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

Aussig-Teplitzer Bahn. Böhmische Nordbahn. Einführung neuer Fahrpreise. **38**, 1011
Combinirter Bahn- und Schiffspersonenverkehr über Fiume. Einführung eines neuen Tarifes. **58**, 1342.

Böhmische Nordbahn. Oesterr. Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Bahn. Kuttenberger Localbahn. Localbahn Melnik-Mšeno. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, für den directen Personenverkehr. **70**, 1543.
Böhmische Nordbahn. Oesterreichisch - ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Aussig-Teplitzer Bahn. Buschtěhrader Bahn. Einführung directer Fahrpreise. **63**, 1417.
Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung directer Fahrkarten. **64**, 1433.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Buschtěhrader Bahn. Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr. **60**, 1371.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Aussig-Teplitzer Bahn. Böhmische Nordbahn. Buschtěhrader Bahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn. Einführung directer Fahrpreise. **55**, 1289.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Einführung directer Fahrpreise für Schnellzüge über Olmütz. **43**, 1099.
— Einführung directer Fahrpreise. **64**, 1434.
— — des Nachtrages III zum Tarife für den directen Personenverkehr. **65**, 1459.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Kremsthalbahn. Einführung directer Personenzngs-Fahrkarten. **51**, 1225.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch. Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung neuer Fahrkarten. **64**, 1435.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Oesterreichische Nordwestbahn. Einführung neuer Fahrkarten. **44**, 1118.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung directer Fahrkarten. **69**, 1527.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Verschiebung des Einführungstermines der erhöhten Fahrpreise in einzelnen Relationen. **49**, 1196.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Salzkammergut-Localbahn. Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung. Einführung neuer directer Fahrpreise. **45**, 1141.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Südbahn. Einführung neuer directer Fahrpreise. **57**, 1319.
— — directer Fahrkarten. **71**, 1557.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Kaschau - Oderberger Bahn. Einführung neuer Fahrkarten. **41**, 1065. **51**, 1225.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Kaschau-Oderberger Bahn. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr. **57**, 1319.
Oesterreichisch - Ungarischer Personenverkehr über Bruck, Marchegg etc. Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn, der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Slavonischen Drauthal-Localbahn. Einführung neuer Personentarife. **57**, 1321.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Buschtěhrader Bahn. Schlafwagenverkehr Wien-Karlsbad und Wien-Prag. **43**, 1098.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung directer Fahrkarten zwischen Gaya und Wlkosch-Keltschan und Göding, Saitz etc. **57**, 1321.
Oesterr.-ungar Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Einführung directer Fahrkarten zwischen Wien St.E.G./K.F.N.B. und Nagy-Tapolcsány. **54**, 1274.
Südbahn. Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl. Einführnng des Tramway - Billetsystems auf der elektrischen Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl. **45**, 1140. **47**, 1162.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn. Localbahn Raspenau-Weissbach. Einführung eines Tarifes für den directen Personenverkehr. 1. Juni. **57**, 1320.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Galizisch - Adriatischer Verband. Einführung des Tarifnachtrages III. 1. Juli. **64**, 1433.
Galizisch-Wiener Verband. Einführung eines neuen Tarif-Theiles II und Anhanges zu demselben. **69**, 1528.
Galizisch-Wiener Verband. Ost-Nordwestösterreichischer Verband. Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Güterabfertigung im Verkehre mit der schmalspurigen Kleinbahn Lupków-Cisna. **57**, 1320.
Galizisch - Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Aufhebung von Frachtsätzen für Cement im Tarif-Theile II, Heft 4. **45**, 1141.
— Eliminirung des Artikels Cement aus dem Ausnahmetarife I. **47**, 1165.
— Tarif-Theil II, Heft 4. Ermässigte Frachtsätze für Spiritus nach Ungarn. **64**, 1433.
— Ausnahmetarif für die Beförderung von Ziegeln von Inzersdorf nach Südbahnstationen. **72**, 1573.
Künstlicher Verbandsverkehr. Einführung von Kartirungssätzen. **68**, 1509.
Oesterreichischer Grenzverkehr. Frachtberechnung für Wolle, animalische. **64**, 1435.
Güterverkehr mit Stationen der Salzburger Eisenhahn und Tramway-Gesellschaft. Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes. **47**, 1165.
Güterverkehr zwischen Wien und Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Südbahn. Aufhebung von Frachtsätzen. **53**, 1253.
Oesterreichischer Verband. Aenderung der Tarifbestimmungen im Anhange zu den Tarifen (Theil II). **38**, 1011.
— Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Mehl und Mahlproducte. **39**, 1025.
— Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Frachtsätze. **41**, 1066.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung von Frachtsätzen. **39**, 1026.
— Druckfehler-Berichtigungen im Nachtrage VI zum Tarif-Theil II, Heft 3, **41**, 1066.
— Einführung des Nachtrages I zum Anhange des Tarif-Theiles II, Heft 2. 1. Mai. **43**, 1098.
— Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Frachtsätze. **44**, 1118.
— Druckfehler-Berichtigungen im Tarif-Theil II, Heft 1. **45**, 1135; im Tarif-Theil II, Heft 2. **63**, 1417. **64**, 1435.
— Berichtigung von Frachtsätzen im Ausnahmetarife, Theil II, Heft 10. **45**, 1139.
— Einführung des neuen Tarif-Theiles II, Heft 4. 1. Juli. **53**, 1253.
— Aenderung des Anhanges zum Tarif-Theile II, Heft 3, unter Post Nr. 58. **60**, 1371.
— Directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Wien-Hauptzollamt und Ungarn. **64**, 1434.
— Druckfehler-Berichtigungen im Tarif-Theile II, Heft 4. **70**, 1544.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn. Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz. Böhmische Commercialbahnen. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Böhmische Nordbahn. Oesterreichische Nordwestbahn. Süd - Norddeutsche Verbindungshahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn. Einführung des Tarifnachtrages I. **70**. 1543.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn. Localbahn Swoleňowes-Smečna. Ergänzung des Ausnahmetarifes 2 für die Beförderung von Häckerling etc. des Tarif-Theiles II, Heft 1. **41**, 1066.
Prager Transittarif. Dessen Aufhebung. **44**, 1117.
Südwestösterreichisch - Ungarischer Verband. Einführung des Tarifnachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 3. **38**, 1012.
— Aenderung der Frachtzahlungsbedingung bei Beförderung von Graphit. **59**, 1355.
Umschlagsverkehr via Wien (Donauuferbahn). Einführung eines neuen Tarifes. **39**, 1025.
Ungarischer Verband. Neuausgabe des Zuckerrüben-Tarifes, Theil II, Heft 5. **71**, 1557.
Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Activirung von Frachtsätzen für Güter des Specialtarifes I im Verkehre mit den Budapester Bahnhöfen am rechten Donauufer. **66**. 1471.
Westungarisch - Niederösterreichischer Verband. Einführung directer Frachtsätze im Verkehre mit Petőháza-gyár. **61**, 1386.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Galizisch - Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Aenderung der Bestimmungen für Transporte von Holz zu Grubenzwecken in der Anlage C des Tarifes, Theil II, Heft 1. **47**, 1165.
Südbahn. Oesterreichische Staatsbahnen. Reexpedition von Holztransporten in Laibach S.B. **52**, 1241.
Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr. Einführung von Nachträgen zu den Ausnahmetarifen, Hefte 1—3. **43**, 1100.
Eisenhahn Wien - Aspang. Schneebergbahn. Oesterreichische Staatsbahnen. Südbahn. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von mineralischer Kohle und Briquettes. **46**, 1154.
Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Böhmischen Commercialbahnen, Buschtě-

hrader Bahn, Oesterr. Staatsbahnen und der Localbahn Swoleňowes-Smečna. Frachtberechnung für Braunkohlensendungen in B.E.B.-Wagen mit einem Ladegewicht von 11.300 kg. **66**, 1471.
Böhmisch-Tiroler Verband. Aufhebung der Frachtsätze für Petroleum im Tarif-Theil II. **43**, 1097.
Inländischer Petroleumverkehr. Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes und der Reexpeditionsbegünstigungen desselben, sowie Verschiebung des Einführungstermines des neuen Ausnahmetarifes. **46**, 1154.
Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verband. Beschränkung der Giltigkeitsdauer der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Petroleum nach Lindau etc. und Einführung von Frachtsätzen für Bregenz. **49**, 1195. **63**, 1418.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Sistirung der Einführung der Frachtsätze für die Beförderung von gereinigtem Petroleum etc. nach Ungarn. **55**, 1289.
Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Wein etc. **47**, 1165.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Vereins-Reiseverkehr. Ausgabe eines neuen Fahrscheinverzeichnisses. **55**, 1289. **68**, 1508.
Einführung von Rückfahrkarten und bezw. neuen Gepäckstaxen im Verkehre mit Paris anlässlich der Weltausstellung. **63**, 1417.
Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung directer Fahrkarten und Gepäckstaxen in der Relation Teplitz-München und Nürnberg. **58**, 1341.
Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer directer Fahrkarten und Gepäckstaxen. **67**, 1494.
Berlin/Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr. Verschiebung des Einführungstermines des Tarifnachtrages I. **47**, 1166.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer directer Fahrkarten und Gepäckstaxen. **72**, 1573.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Personenverkehr über Kufstein und den Brenner. Einführung neuer directer Fahrpreise. **61**, 1386.
— Einführung eines neuen Tarifes. **73**, 1587.
Deutsch Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau. Einführung directer Fahrpreise. **50**, 1205, **56**, 1305. **68**, 1510.
Französisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr. Belgisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr. Französisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr. Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen. **44**, 1117. **60**, 1371.
Norddeutsch-Orientalischer Personenverkehr über Oderberg und Bodenbach. Einführung eines Tarif-Nachtrages I. **50**, 1205. **59**, 1355.
Personenverkehr mit Nordseebädern. Einführung des Tarif-Nachtrages 3. **57**, 1320.
Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger, Franzensbad und Johanngeorgenstadt. Einführung neuer directer Fahrkarten. **42**, 1083.
Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. **41**, 1065.
Oesterreichisch-Deutsch-Belgischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Personentarife, Theil II, Heft A. **61**, 1385.
Oesterreichisch-Deutsch-Belgischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung eines Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft A. **40**, 1043.
Oesterreichisch-Italienisch-Schweizerisch-Deutsch-Französischer Personen- und Gepäcksverkehr über den St. Gotthard. Einführung eines neuen Tarifes. **39**, 1025. **44**, 1117. **64**, 1433.
Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Einführung eines neuen Tarifes. **56**, 1305.
Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. **65**, 1459.
Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **49**, 1195.
— Ergänzung der Fahrrouten der directen Fahrkarten Wien und Salzburg-Bern. **69**, 1527.
Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen zwischen Friedrichshafen etc. und Innsbruck. **67**, 1493.
Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Heft II. **56**, 1305. **68**, 1510.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischer Personenverkehr. Berichtigung von Fahrpreisen. **46**, 1155.
— Einführung eines neuen Tarifes. **57**, 1321. **68**, 1510.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer Fahrkarten und Gepäckstaxen. **42**, 1083.
— Berichtigung in der Anlage D des Tarifnachtrages I. **52**, 1241.
— Einführung eines neuen Tarifes. **73**, 1587.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova. Verschiebung der Einführung des neuen Tarifes. **51**, 1226. **57**, 1321.
Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Verschiebung des Einführungstermines der neuen Fahrpreise und Gepäckstaxen. **48**, 1180.
Orient-Expresszugverkehr. Einführung eines neuen Tarifes der Zuschlagsgebühren. **71**, 1557.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen. Einführung neuer Fahrkarten. **66**, 1472.
Ostende-Expresszugverkehr. Einführung eines neuen Tarifes der Zuschlagsgebühren. **72**, 1573.
Expresszüge Paris—Karlsbad B.E.B. Einführung eines Tarifes über Zuschlagsgebühren der Schlafwagen-Gesellschaft. **61**, 1385.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten. **58**, 1341.
— Einführung neuer Fahrkarten. **72**, 1573.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg. Preussisch-Sächsisch-Böhmischer Personenverkehr über Reichenberg und Seidenberg. Aenderung des Namens der Station Weisskirchen. **50**, 1205.
Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personenverkehr. Erhöhung der Fahrpreise und Einführung directer Gepäckstaxen. **49**, 1195.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr. Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen, bezw. Einführung directer Gepäckstaxen. **49**, 1196. **61**, 1385.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden. Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theil I, Abth. B. **70**, 1544.
Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Senden. **41**, 1068. **50**, 1205.
— — der Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain. **55**, 1291.
— Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Sand. **59**, 1355.
— Tarifergänzungen. **60**, 1373.
Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Ostdeutscher Güterverkehr. Erweiterung des Waarenverzeichnisses der Ausnahmetarife auf Eisenerz. **71**, 1558.
Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **56**, 1307.
Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Abfertigung von Eil- und Stückgütern nach Berlin. **64**, 1436.
Berlin-Stettin-Schlesischer, Ostdeutsch-Nordwestdeutsch und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Aufnahme der Station Friedland in die Ausnahmetarife für rohe Baumwolle etc. **56**, 1307.
Berlin-Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. Ausgabe des Tarif-Nachtrages I. **49**, 1197.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Einführung eines neuen Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 3. **69**, 1528.
Elbe-Umschlagsverkehr. Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Frachtsätze. **51**, 1225.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Aenderung der Tarifbestimmungen. **40**, 1043.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Reexpedition in Györ. **51**, 1225.
Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theile II. **70**, 1543.
Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb und Kokes zum Hochofenbetrieb nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen etc. Neuauflage. **70**, 1544.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. Einbeziehung der Ladestellen Deutsch-Oth. **56**, 1307.
Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Güterverkehr. Tarifänderungen. **56**, 1308.
— Berichtigungen im Tarif-Nachtrag III. **60**, 1372.
Frankfurt a. M.-Bayerischer Güterverkehr (Verkehr der Rhein- und Main-Hafenstationen mit Bayern). Einführuug des Tarif-Nachtrages III. **54**, 1274.
Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung des Nachtrages I znm Tarifhefte, Theil II, des Nachtrages III znm Tarifhefte 3 der Abtheilung A und des Nachtrages II znm Tarifbefte 3 der Abtheilung B. **69**, 1529.
Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. Einführung der Nachträge zn den Tarifheften 1—4. **41**, 1067.
Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbands-Güterverkehr. Einführung geänderter Tarifentfernungen. **39**, 1026.
— Einführung des Nachtrages 7 zum Tarif-Theile II. **56**, 1307. **69**, 1529.
Magdeburg-Halle-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verhands-Güterverkehr. Ergänzung des Tarifes. **56**, 1308.
Tarif für Eisenbahnfahrzeuge von Norddeutschland nach den österreichisch-ungarisch-rumänischen Grenzstationen Itzkany, Predeal nnd Verciorova. Einführnng eines neuen Tarifes. **52**, 1241.
Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. Einbeziehung der Station Nördlingen in den Ausnahmetarif III. **64**, 1436.
Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf trans. Einführung des Tarif-Nachtrages III. **72**, 1576.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Erhöhung der Frachtsätze für die Station Wygoda. **54**, 1273.
— Tarifheft 1, Einfuhrung des Nachtrages V. **67**, 1494.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-Bayerischer Verband. Frachtfreie Stellung von Schutzwagen. **54**, 1275.
Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Frachtberechnung im Verkehre mit Mölln i. L. **40**, 1044.
Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Einführung des Nachtrages 3 zum Gütertarif, Theil II. **55**, 1291.
Nordostdeutsch-Sächsischer Verband. Einfubrung des Tarifnachtrages 4. **67**, 1494. **72**, 1576.
Nordwestdeutsch-Bayerischer Verbandsgütertarif. Einführung des Nachtrages 6. **69**, 1529.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Druckfehlerberichtigung bezüglich eines Frachtsatzes im Tarif-Theile III, Heft 2. **39**, 1025.
— Aufhebung des Tarif-Theiles II, Heft 2. **43**, 1097. **63**, 1417.
— Ergänzung der Schnitttafel A im Tarif-Theile II, Heft A. **45**, 1141.
— — des gemeinschaftlichen Heftes B. **47**, 1166.
— Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theile III, Heft 1. **52**, 1241.
— — des Nachtrages I zum Tarif-Theile V, Heft 1. **55**, 1289.
— — des Nachtrages VI zum Tarife, Theil II, Heft 1. **68**, 1509.
— Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft A. **70**, 1543.
— Einführnng des Nachtrages VI zum Tarife, Theil III, Heft 3. **70**, 1543.
Ostdeutscher Güterverkehr (I/II) und Berlin-Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). Tarifänderungen. **64**, 1436.
Ostdeutsch-Hessischer Verkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **69**, 1529.
Ostdeutsch-Mitteldentscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V). Einbeziehung der Station Sandersleben. **39**, 1026.
Ostdeutsch-Nordwestdentscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **71**, 1558.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Theil II, Heft 1. **61** 1386.
— Einführung des Nacbtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 3. **64**, 1435.
— — des Tarif-Theiles II, Heft 2. **66**, 1472.
Ostdentscher Privatbahn-Güterverkehr. Ausgabe eines neuen Tarifes, Heft 1—3. **56**, 1308.
Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Ausgabe des Nachtrages I zum Tarifhefte 1 und des Nacbtrages III zum Tarifhefte 2. **46**, 1153.
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Tarifänderungen. **56**, 1308.
— Einführung eines Ausnahmetarifes für Baumwoll- etc. Abfälle. **71**, 1559.
Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. Einführung des Tarif-Nachtrages VI. **56**, 1307.
Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. Eröffnung der Station Kalk Süd für die Abfertigung von lebenden Tbieren und Fahrzeugen. **60**, 1373.
Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung von Frachtsätzen. **47**, 1165.
— Eliminirung der Artikel Telegraphenkabel etc. aus der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 12 b. **55**. 1289.
— Einführung des Nachtrages V zum Tarif-Theile II, Heft 1. **66**, 1471.
— — des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 4. **68**, 1509
— — des Nachtrages IV zum Tarif-Theil II, Heft 2. **68**, 1509.
— — des Nachtrages IV zum Tarifheft 3. **69**, 1527.
Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. Einführnng von Nachträgen zum Tarif-Theile II, zu den Heften 1—5, der Abtheilungen A—E und zu den Heften der Abtheilungen F und G. **61**, 1386.
Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Einführnng eines neuen Gütertarifes. **68**, 1509.
Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung von Frachtsätzen zwischen Penzing, Wien I (K.E.B.) und Franzensbad. **48**, 1179.
— Einführnng des Tarifnachtrages III zu Tbeil II, Heft 5. **54**, 1273.
— — des Tarifnachtrages IV zum Tarife, Theil II, Heft 4, **56**, 1305; Berichtigung hiezu. **64**, 1434.
— Berichtigung eines Frachtsatzes im Tarif-Theile II, Heft 1. **58**, 1341.
— Aufhebung von Frachtsätzen im Tarif-Theile II, Heft 1, und im Nachtrage 1 im Ausnahmetarife 16. **72**, 1573.
Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Rheindürkheim. **41**, 1067.
— Tarifheft 2. Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 22. **71**, 1558.
— Aufhebung der Ausnahmetarife 8 (Heft 3) und 10 (Heft 4) für Korkstöpsel und Weberdistel. **72**, 1576.
— Einführung des Nachtrages XIV zu Heft 3. **72**, 1576.
— Erweiterung der im Nachtrage XIV zn Heft 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 25. **72**, 1576.
— Einführung des Nachtrages XIV zu Heft 4. **73**, 1587.
Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Aufnahme der Station Rottenacker in den Ausnahmetarif für Baumwollabfälle etc. **49**, 1197.
— Einbeziehnng neuer Stationen in den Tarif. **55**, 1291.
— Ergänzung des Baumwolle-Ausnahmetarifes. **64**, 1436.
Schlesisch-Sächsischer Verband Einbeziehung der Station Krappitz. **44**, 1118.
— Frachtberechnung für Eisenbahnfahrzeuge. **55**, 1291.
— Einbeziehung neuer Stationen. **66**, 1472.
Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif. Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 20 im Theile II, Heft 1, Verkehr mit Bayern. **40**, 1044.
— Einführung eines Zuschlages für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen etc. **54**, 1275.
Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau etc. Einführung des Tarifnachtrages I. **69**, 1529.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Ausgabe des IV. Nachtrages zum Tarif-Theile III, Heft 3. **43**, 1097.
— Einführung des I. Nachtrages zum Tarif-Theile III, Heft 2. **44**, 1117.
— Aufhebung von Frachtsätzen. **53**, 1253.
— Tarif-Theil II, Heft C. Einbeziehung der Stationen Mannheim-Industriehafen, Bingerbrück und Boppard. **46**, 1154.
— Tarif-Theil IV, Heft 1 und 2. Inkrafttreten der Frachtsätze für Bingerbrück und Boppard. **69**, 1527.
Tirol-Vorarlberg-Württembergischer, bezw. Südwestdeutscher Güterverkehr. Einführung des II. Nachtrages zu den Gütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2. **43**, 1097.
Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. Einführnng des Tarifnachtrages XVII. **41**, 1068. **43**, 1099.
Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II. Einbeziehung der Ladestelle Deutsch-Oth. **54**, 1274.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung der directen Frachtsätze im Verkehre mit Svojšic. **57**, 1320.
— Ausscheidung einiger deutscher Stationen aus dem Verbandstarife. **58**, 1342.
Württembergisch-Südwestdeutscher Verband, II. Heft. Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr. Tarifergänzungen. **40**, 1044.
Württembergisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Schwefelkiesabbrände. **38**, 1012.
— Einführung des Nachtrages IV. **40**, 1044. **43**, 1097.
Württembergisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung des Nachtrages I. zum Tarifhefte 4. **40**, 1044.

b) Mit Belgien, Dänemark, Schweden und Norwegen, Holland, England und Frankreich.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif. Anwendung der Frachtsätze im Tarifhefte Nr. 1 nnd 2 im Verkehre mit Zonhoven. **50**, 1205.
— Theil II, Aufnahme der Station Baelen (Usines) der Belgischen Staatsbahnen. **58**, 1341. **65**, 1457.
Gütertarif Bayern-Genf transit und Verrières transit. Erweiterung der Giltigkeit der Ausnahmetaxen für Hohlglas. **38**, 1012.
Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. Tarifirung für Felle und Häute. **69**, 1529.
Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theile I, Abtheilung B. **41**, 1067. **44**, 1117.
Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung der Frachtsätze für Graphit, unreiner etc. **42**, 1083.
Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. Frachtbriefvorschreibung. **39**, 1026.
— Ausgabe des Nachtrages V zum Tarife, Theil II B. **55**, 1291. **60**, 1373.
— Einführung von Ausnahme-Frachtsätzen für Baumwolle. **56**, 1308.
— — des Nachtrages VI zum Tarife, Theil II B. **64**, 1435. **71**, 1559.
Deutsch-Niederländischer Verband. Einführung des Nachtrages 5 zum Tarifhefte 3. **57**, 1320. **60**, 1372.
— Einführung des Nachtrages 6 zum Heft 2. **60**, 1372.
Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Ausgabe des Nachtrages II zum Gütertarif, Heft 1 B. **54**, 1274.
— Einführung von Nachträgen zu dem Gütertarif, Theil II, Heft 1, 2, 3. **56**, 1307.
Französisch-Deutscher Gütertarif (über Belgien). Abfertigungsvorschrift für Artikel im Verkehre mit der Franz. Nordb. **55**, 1291.
— Tarifänderungen. **72**, 1576.
Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden. Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theil I, Abth. B. **70**, 1544.
Niederländisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung ermässigter Frachtsätze. **38**, 1012.
— Einführung des Nachtrages V zum Tarifheft 3. Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof. **60**, 1373.
Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften. **42**, 1083.
Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. **69**, 1529.

c) Mit der Schweiz und Italien.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif. Aufhebung der alten und Einführung von neuen Malztaxen. **64**, 1436.
— Anhang zu Tarif-Theil II, Heft 1. Einführung neuer Frachtsätze mit Heft 5, 1. Abth. **59**, 1355.
— Anhang zum Heft 2. Einführung neuer Frachtsätze mit Heft 5, 1. Abth. **59**, 1355.
— Gütertarif für Genf transit und Verrières transit. Frachtberechnung für Glas etc. **56**, 1308.
Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif, Theil II. Einführung eines neuen Tarifes. **55**, 1291.
Böhmisch-Italienischer Güterverkehr. Berichtigung des Tarifes. **52**, 1242.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Tarif, Theil II, Abth. A. Einführung eines Schnittsatzes für die Beförderung von Erdbeeren und frischen Blumen. **54**, 1274.
Deutsch-Schweizerischer Güterrarif, Theil I, Abth. B. Einführung des Nachtrages I. **49**, 1197.
Deutsch-Schweizererische Verbände. Ausgabe des Nachtrages 1 zum Tarife, Theil I, Abth. B. **56**, 1307.
Gütertarif Romanshorn transit—und Singen transit—Delle transit etc. Reexpedition in Bellegarde. **38**, 1012.
Locomotivtransporte Italien-Dänemark. Einführung ermässigter Frachtsätze. **39**, 1026.
Norddeutsch-Schweizerischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theile II, Heft 1. **41**, 1067.
— Einführung des Tarif-Theiles II, Heft 5, Abth. I. **51**, 1225. **56**, 1308.
— Aufnahme von Stationen in den Ausnahmetarif 4 (Kaffee). **54**, 1275.
— Ergänzung der besonderen Tarifbestimmungen der Tarifhefte, Theil II. **64**, 1436.
Oesterreichisch-Schweizerischer Verband. Giltigkeitserweiterung der Frachtsätze für Holz in den Tarifen, Theil IV, Heft 1, 2 nnd 4 im Verkehre mit Bregenz transit und Lindau transit. **57**, 1320.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Aenderung der Tarifbestimmungen für Holzsägespäne und Kartoffeln. **49**, 1196.
— Berechnung der Frachtsätze für Wein und Most ab Cormons und Peri nach Modane transit. **49**, 1196.
— Lebensmittelsendungen in vollen Wagenladungen aus Sicilien. **64**, 1433. **67**, 1494.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Anwendung der Frachtsätze des Tarif-Theiles II, Heft 5, 1. Abth. des Norddeutsch-Schweiz. Verbandes im Verkehre mit Stationen der K.F.N.B. **52**, 1241.
Schweizerisch-Italienische Gütertarife. Neuauflage des Tarif-Theiles II, Abth. B. **64**, 1436.
— Theil II, Abth. A, Heft 1. Ergänzung des Ausnabmetarifes 3 d. **65**, 1460
Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Anwendung der Tarif-Frachtsätze für den Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Güterverkehr im Verkehre mit österreichischen Stationen. **61**, 1385.
Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. **57**, 1321.
— Druckfehlerberichtigung im Ausnahmetarife, betreffend Station Buchs. **71**, 1557.
Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern-Central- und Westschweiz. Ergänzung der Ueberschrift im Ausschreiben Nr. 9. **65**, 1460.
Verkehr Schweiz-Frankreich. Verlängernng der Giltigkeit des Ausnahmetarifes für Fleisch. **65**, 1460.
Württembergisch-Schweizerischer Güterverkehr. Einführung von Ausnahmetaxen für Cement ab Würtingen. **51**, 1226.

d) Mit Russland, Rumänien und den Balkanländern.

Directer Verkehr zwischen Deutschland, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Berichtigung eines Druckfehlers, betreffend den Frachtsatz bei der Station Tirnowa-S. **69**, 1527.
Kaukasisch-Transkaspischer Güterverkehr. Wiedereröffnung des Verkehres. **54**, 1274.
Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahn. Einführung des Tarifnachtrages II. **42**, 1042.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband. Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg. Rumänisch-Norddeutscher Verband. Rumänisch-Süddeutscher Verband. Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien. Gebühr für Beistellung von Schüttwagen oder Vorsatzbrettern. **53**, 1253.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Einführung des Tarifnachtrages I zu den Artikeltarifen. **67**, 1493.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen. Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Güterverkehr Illowo mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica. Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland. Beistellungsgebühr für eingerichtete Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter. **41**, 1065.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Einführung der Nachträge I zum Gütertarife, Theil III und Theil IV. **60**, 1371.
Rumänisch-Deutscher Verband (Verkehr mit Süddentschland). Berichtigung des Tarifes. **44**, 1117.
— Berichtigung eines Druckfehlers im Tarif-Theile II, Heft 1, bezüglich eines Schnittfrachtsatzes. **58**, 1341.
Rumänisch-Norddeutscher Verband. (Verkehr mit Norddeutschland.) Einführung von Frachtsätzen in der Dienstanweisung Nr. 1 und 2. **57**. 1319.

e) Mit der Levante.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Einhebung fester Zuschläge zu den Frachtsätzen. **56**, 1306. **71**, 1558.
Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. Beschränkung der Güterabfertigung nach Pretoria und Johannesburg. **64**, 1435.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Eisen und Stahl etc.

Deutsch-Dänischer Verband. Einführung von Eisen-Ausnahmefrachtsätzen. **48**, 1180.
Französisch-Schweizerischer Verkehr. Einführung des Exporttarifes Nr. 414 für den Verkehr nach der Schweiz und Italien für den Transport für Eisen und Stahl etc. **38**, 1012.

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. **41**, 1068.
Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 1. Aenderung des Ausnahmetarifes für Roheisen im Nachtrage I zum Tarifhefte 1. **54**, 1273.
Russischer Eisen- etc. Verkehr. Einbeziehung des Artikels Bauxit in die Waarennomenclatur des Artikeltarifes. **55**, 1291.
— Einführung eines neuen Tarifes. **71**, 1558.
Schweizerisch-Deutsch-Russischer Grenzverkehr. Rückvergütung auf Transporte von Eisen und Stahl. **64**, 1436.
Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Fsanzensbad etc. Ausgabe des Nachtrages I. **64**, 1435. **71**, 1558.

b) Für Flachs und Hanf.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Ausgabe des Nachtrages III zum Flachs-Ausnahmetarife 8. **56**, 1307.

c) Für Getreide etc.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil II, Heft 2, **64**, 1434.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland - Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee - Uferstationen. Güterverkehr Illowo loco und transit mit Galizien, der Bukowina und Rumänien. Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland. Aufnahme der Lagerhäuser der Firmen Gartenberg & Schreier und Jak. Boidaff in Kolomea als Reexpeditionsstellen für Getreide etc. **43**, 1097.
Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Verband. Ungarisch-Bosnischer Gemeinschaftsverkehr. Reexpeditionsbegünstigung für die im Lagerhause der Czegléder Gewerbe- und Handelsgesellschaft in Czegléd eingelagerten Getreide- etc. Sendungen. **53**, 1254.
Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Verkehr mit Oesterreich. Reexpeditionsbegünstigung für Getreide etc. im Lagerhause der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn in Bubna. **41**, 1066.

d) Für Holz.

Deutsch - Französischer Güterverkehr über Elsass - Lothringen. Aenderungen im Holzausnahmetarif. **40**, 1043.
Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 b für Stammholz. **56**, 1307.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Inhaltsangabe in den Frachtbriefen für Holz zu Grubenzwecken. **65**, 1459.
— Einführung eines neuen Holz-Ausnahmetarifes. **67**, 1494.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Aenderung der Bedingungen für die Reexpedition von Holzsendungen nach Italien. **56**, 1305.
Russischer Holzverkehr. Ergänzung der Waarennomenclatur des Artikeltarifes für Holz. **51**, 1226.
— Einbeziehung der neuerbauten Linien der Rjasan-Uralsk-Bahn in den Ausnahmetarif 1. **55**, 1291.
Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Einführung eines directen Frachtsatzes für Holztransporte. **45**, 1141.

e) Für Kohle, mineralische, und Kokes.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. **42**, 1083.
Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Einführung des Tarifnachtrages VIII. **65**, 1459.
Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Güterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. **66**, 1472.
Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Directionsbezirke Altona, Cassel etc. Einführung des Tarifnachtrages V. **65**, 1457.
— nach den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Stettin. Ausgabe des Tarifnachtrages VI. **49**, 1197.
— nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen etc. Einführung des Tarif-Nachtrages V. **41**, 1068.
— nach Stationen des Directionsbezirkes Bromberg, Danzig und Königsberg. Ausgabe des Tarifnachtrages III. **46**, 1155.
— — Einbeziehung neuer Stationen. **56**, 1308.
— nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. Einführung des Tarifnachtrages IV. **57**, 1320.
— nach Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn. Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr nach der Station Svojšic. **42**, 1084.
— nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und nach Reichenberg. Einführung des Tarif-Nachtrages II. **42**, 1084.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Lausitzer Bahn. Einführung ermässigter Frachtsätze für Freiwaldau, Kreis Sagan, **41**, 1068.
Ostdeutsch-Oberschlesischer und Berlin-Stettin-Oberschlesischer Kohlenverkehr. Einführung neuer Frachtsätze und Tarifänderungen. **55**, 1291.
Saarkohlenverkehr. Aufhebung der Reexpeditionsstelle Bingerbrück. **73**, 1587.
Saarkohlenverkehr nach Bayern. Einführung des Nachtrages V zum Kohlentarife Nr. 8. **64**, 1436.
Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Theil II, Heft 1. Verkehr mit Bayern. Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif für Kokes etc. **71**, 1559.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Ausgabe des Ausnahmetarifes, Theil V, Heft 2, für die Beförderung von Steinkohlen etc. **43**, 1098.
Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Aufhebung der im Nachtrage IX und X, sowie im Ausnahmetarife für Kohlen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Schweiz, Seethalbahn. **73**, 1587.

f) Für Petroleum.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 2. (Verkehr mit V.S.B.) Einführung von Frachtsätzen für Rohbenzin. **55**, 1291.
Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern - Schweizerische Nordostbahn. Einführung von Frachtsätzen für Rohbenzin. **55**, 1291.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Aufhebung von Frachtsätzen im Ausnahmetarife für Petroleum etc. **58**, 1341.

g) Für Thiere.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Einführung des Nachtrages I zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Pferden. **38**, 1011.
Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Thierverkehr. Einbeziehung der Station Elten. **55**, 1291.

h) Für Zucker.

Oesterreichisch-Adriatischer Verband. Aufhebung der ermässigten Frachtsätze für Exportzucker in den Anhängen zu den Tarifheften 1 und 2. **46**, 1155.
— — der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Frachtsätze. **46**, 1155.
Russischer Zuckerverkehr. Erweiterung des Tarifes für Zuckersendungen nach Odessa-Hafen. **60**, 1373.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. **Wien, 4. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 4. December 1899, Z. 42.743, an alle Landesstellen, Staatsbahn-Directionen, Eisenbahnbauleitungen und Bahnverwaltungen, dann die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, betreffend Einschränkung der Correspondenz mit den militärischen Behörden über Bahnbauten.

Ueber Ersuchen des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums und im Einvernehmen mit demselben findet das k. k. Eisenbahnministerium behufs Vereinfachung des Geschäftsganges bei der amtlichen Behandlung von Eisenbahnprojecten Folgendes anzuordnen:

1. Die Einladung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums zur Theilnahme an politischen Begehungen und commissionellen Verhandlungen von Eisenbahnprojecten ist zu beschränken auf nachstehende Fälle:

a) Bau neuer Linien;
b) Umgestaltungen an bestehenden Bahnen, insofern hiedurch deren militärische Leistungsfähigkeit berührt werden könnte, ferner Umbau wichtiger Objecte (Brücken und Tunnels), insbesondere solcher mit Minenanlagen;
c) Erweiterung von Stationsanlagen an Bahnen mit einer Kriegsfahrordnung, wenn dem bezüglichen Projecte nicht schon vorher vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium zugestimmt wurde;
d) auf alle jene Projecte, durch welche locale militärische Interessen berührt werden könnten, wie zum Beispiel solche, durch welche Exercier- und Schiessplätze, Munitionsdepots, Kasernen, militärische Gründe, Bauverbotsrayons u. s. w. in Mitleidenschaft gezogen werden.

Es wird daher in Zukunft zu entfallen haben die Einladung des k. k. Reichs-Kriegsministeriums zu commissionellen Verhandlungen über Schrankenänderungen, Herstellung von Wegrampen, Dammsicherungen, geringfügige Trassen- oder Nivelletteänderungen, Anlagen von Wächterhäusern, Desinfections- und Wasserbeschaffungseinrichtungen. Errichtung und Vergrösserung von Lagerplätzen, insbesondere auch zu commissionellen Verhandlungen über Schleppbahnen, Industriegeleise und Bergwerksbahnen; in allen diesen Fällen jedoch nur dann, wenn nicht etwa aus den unter b), c) und d) hervorgehobenen Gesichtspunkten die Sondervertretung der militärischen Interessen als nothwendig erscheint.

2. Protokolle über politische Begehungen und commissionelle Verhandlungen von Eisenbahnprojecten sind dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium nur dann zuzusenden, wenn deren Uebermittlung von demselben besonders verlangt wird.

Die Vorlage der Tabelle der Wege und Wasserläufe (§ 14, P. 7, der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19) an das k. und k. Reichs-Kriegsministerium hat in Zukunft gänzlich zu entfallen.

Wien, am 4. December 1899.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. December 1899,*) betreffend das Erlöschen der Concession für die elektrische Kleinbahnlinie Parkstrasse—Florenzgasse in Prag.

Die kraft der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. September 1897, R.-G.-Bl. Nr. 243, der Gemeindevertretung der königl. Hauptstadt Prag ertheilte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinie von der Parkstrasse durch die Bolzanogasse, den Heuwagplatz, die Heuwaggasse, den Josefsplatz, die Tischlergasse, den Petersplatz, dann durch die Peters-, Stuben- und Parkgasse bis in die Florenzgasse wurde für erloschen erklärt.

Die laut derselben Kundmachung ertheilte Concession für die Kleinbahnlinie vom Purkyňeplatz in den königlichen Weinbergen bis zur Brenntegasse in Prag bleibt dagegen unverändert aufrecht.

Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. December 1899, Z. 59.631, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Laut Mittheilung des eidgenössischen Post- und Eisenbahn-Departements, Eisenbahn-Abtheilung in Bern, vom 15. December 1899 an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern werden mit dem 1. Jänner 1900 die Linien Scherzligen—Bönigen und Spiez—Erlenbach aus der Betriebsgruppe der Jura-Simplon-Bahn ausscheiden, als deren Mitbestandtheil sie bisher dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 angehörten. Die beiden Linien werden die Betriebsgruppe der Thunerseebahn bilden und sollen als solche dem Internationalen Uebereinkommen auch künftig unterstellt bleiben.

Demgemäss ist in der Liste der Bahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, unter

Schweiz

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken

neu eingetragen worden:

17. Thunerseebahn.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 21. December 1899 Kenntniss gegeben, mit dem Beifügen, dass durch den Uebergang der genannten beiden Linien in die Betriebsgruppe der Thunerseebahn deren Zugehörigkeit zum Internationalen Uebereinkommen keinen Unterbruch erleidet.

Eine Aenderung bezüglich der Jura-Simplon-Bahn in der Liste (Schweiz, Ziffer 3) hat nicht stattzufinden.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Jičin nach Alt-Paka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Carl Fürsten zu Trauttmansdorff-Weinsberg, k. und k. Kämmerer, Domänenbesitzer etc., im Vereine mit Dr. Jaroslav Lohař, Advocaten in Jičin, mit dem Erlasse vom 14. December 1898, Z. 53.585/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 148 vom 29. December 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Jičin der Linie Wostroměř—Jičin der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Station Alt-Paka der Linie Gross-Wossek—Parschnitz derselben Bahn auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 9. December 1899. Z. 55.731/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Landskron nach Schildberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Bezirksvertretung Landskron im Vereine mit dem Stadtrathe Landskron mit dem Erlasse vom 2. November 1898, Z. 49.157/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 138 vom 1. December 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Landskron nach Schildberg neuerlich auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. December 1899. Z. 52.497/2.

*) Enthalten in dem am 30. December 1899 ausgegebenen CVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 258.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. December 1899 wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet:

1. Seitens des Abgeordneten Forcher und Genossen:

„Die Werkmeister in den Werkstätten und Heizhäusern der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen haben in einer ausführlich begründeten Petition das Ersuchen an das hohe Haus gestellt, es möge ihnen der Beamtencharakter mit dem Titel „Werkmeister" verliehen und das Vorrückungsrecht bis zum Höchstgehalte von fl. 1800 mit dem entsprechenden Quartiergelde gewährt werden.

Wiederholt ist in dem hohen Hause und im Budgetausschusse der Antrag auf Einreihung der Werkmeister in die Beamtenkategorie eingebracht worden.

Während bei den Privatbahnen, und zwar bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bei der Südbahn und bei der Nordwestbahn die Werkmeister Beamte sind und bereits mit einem Gehalte beginnen, welchen die Werkmeister der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen erst nach längerer Dienstzeit erreichen, sind diese letzteren Unterbeamte, obgleich ihre Verantwortung jener eines grossen Theiles des Beamtenkörpers zum mindesten gleichkommt.

Da die Einreihung der Werkmeister in die Beamtenkategorie und die damit verbundene Regelung ihrer Bezüge als ein Gebot der Gerechtigkeit und Billigkeit angesehen werden muss, stellen die Gefertigten an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Anfrage:

Ist Se. Excellenz geneigt, dem Ersuchen der Werkmeister in den Werkstätten und Heizhäusern der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen um Ernennung zu Beamten und um Regelung ihrer Bezüge ehestens zu entsprechen?"

2. Seitens des Abgeordneten Dr. Sylvester:

„Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen hat die Staatsbahn-Direction Innsbruck für Salzburg den Rollfuhrdienst eingeführt. Weder ein Wunsch der Bevölkerung, noch ein dringendes Bedürfniss hat diese Massregel veranlasst. Hiedurch wurden 125 Personen, die zum grössten Theil Familienväter sind, geradezu proletarisirt, indem ihnen der Haupterwerbszweig vorweg genommen wird, ohne dass die Bevölkerung einen besonderen Nutzen daraus zieht. In grossen Städten mag die Einführung des Rollfuhrdienstes von Nutzen sein, in der Stadt Salzburg ist kein Bedürfniss vorhanden.

Ich frage daher den Herrn Eisenbahnminister,

ob er geneigt ist, die Einführung des Rollfuhrdienstes für Salzburg zu sistiren?"

3. Seitens des Abgeordneten Keil und Genossen:

„Auf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen muss das die Bahn benützende Publicum nicht nur häufig ungereinigte Wägen, sondern in den letzten strengen Wintertagen bei einer Kälte von 17 Grad und darüber sogar ungeheizte Wägen sich gefallen lassen.

Bei der bekannten Ertragsfähigkeit dieser Localbahn ist eine solche Sparrücksicht die grösste Rücksichtslosigkeit gegen das Publicum.

Ferner wird allgemein beklagt, dass bei den Fahrplänen dieser Bahn so wenig Rücksicht auf den rechtzeitigen Anschluss an die Hauptbahnen genommen wird.

Die Gefertigten stellen darum die Anfrage:

I. Sind Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister vorgenannte Uebelstände dieser Localbahn bekannt?

II. Gedenkt Se. Excellenz die Localbahn-Direction zu verhalten, dass solche Missstände für die Zukunft beseitigt werden?"

4. Seitens des Abgeordneten Kienmann und Genossen:

„In der Sitznng vom 13. October 1898 haben die Gefertigten auf die grossen Missstände hingewiesen, welche auf dem Babnhofe in Felixdorf bestehen.

Ueber mehrfache Eingaben der Gemeinden Felixdorf und Sollenau hatte bereits im Jahre 1895 eine commissionelle Erhebung darüber stattgefunden, wie den mit der Verwahrung und Verladung explodirbarer Militärgüter in der Südbahnstation Felixdorf verbundenen grossen Gefahren begegnet werden könnte.

Den von diesen Gemeinden aufgestellten Forderungen nach Isolirung dieser Verladestelle und nach Umgestaltung der Südbahnstation Felixdorf wurde damals von den Vertretern der k. k. Generalinspection und der k. k. Staatsbaubehörde in eingehender Begründung zugestimmt.

Innerhalb des letzten Jahres haben gerade in dieser Station drei Unfälle stattgefunden, bei denen es nur einem Zufall zu danken ist, dass die beschädigten Eisenbahnwagen nicht mit explodirbaren Militärgütern beladen waren und dass nicht ein unberechenbares Unglück über die ganze Gegend hereingebrochen ist.

Bei den stets steigenden Anforderungen an die Südbahnstation Felixdorf und bei dem in Folge der Vergrösserung der ärarischen Dynamit- und Pulverfabriken auf dem Steinfelde immer mehr zunehmenden Verkehre mit explodirbaren Militärgütern vermehren sich auch die daraus entspringenden Gefahren für die ganze Gegend, namentlich für die Orte Felixdorf und Sollenau und deren Bewohner, für die Durchreisenden und für die am Bahnhofe Beschäftigten ins Unermessliche.

Diese Vorstellungen wurden zuletzt im Sommer dieses Jahres durch eine Abordnung der Gemeinden Felixdorf und Sollenau im Eisenbahnministerium unterbreitet.

Aber bisher war Alles vergebens.

Deshalb richten die Gefertigten an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Wann denn endlich eine Aenderung in den durch die Verladung und Verwahrung explodirbarer Militärgüter hervorgerufenen unhaltbaren Zuständen in der Südbahnstation Felixdorf durchgeführt werden wird?"

5. Seitens des Abgeordneten Cena und Genossen:

„I. Ist Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister gewillt, zu verordnen, dass den Bahnwächtern in Galizien, insbesondere auf der Strecke Jaroslau—Sokal, entweder eine entsprechende Wohnung gegeben oder aber ein Quartiergeld ausgezahlt werde?

II. Ist Se. Excellenz gewillt, die hygienischen Verhältnisse in den Wächterhäusern auf der genannten Strecke durch eine ärztliche Commission untersuchen zu lassen zum Zwecke, damit, was Rechtes ist, vorgenommen und die Gesundheit der Leute geschützt werde?"

6. Seitens des Abgeordneten Schrammel und Genossen:

„Die Maschinenwärter der Werkstätte der k. k. Staatsbahnlinie Dux—Bodenbach haben eine zwölfstündige Arbeitszeit, und zwar von 6 Uhr Früh bis 6, auch ½7 Uhr Abends, ohne Unterbrechung der Mittagspause. Sie müssen Ueberstunden machen, um kleine Reparaturen zu verfertigen, damit der Betrieb ohne jede Störung vor sich gehen kann. Aber auch an Sonn- und Feiertagen müssen sie bis Mittags im Dienste stehen, um Kessel und Maschinen zu reinigen, und für alle diese 700—800 Nebenstunden im Jahre bekommen sie keine Vergütung.

Diese Maschinenwärter haben aber eine grosse Verantwortung auf sich. Sie haben nicht nur die Vorschriften der k. k. Staatsbahn-Direction zu beachten, sondern sie unterstehen auch der Controle der politischen Behörde. Man verlangt von ihnen, dass sie gelernte Schlosser sind und mindestens ein Jahr in der Werkstätte gearbeitet haben. Ausserdem müssen sie eine Prüfung über die Wartung und Bedienung der Dampfmaschine mit gutem Erfolge ablegen. Für diese Leistungen und Anforderungen, welche man an sie stellt, sind sie sehr schlecht bezahlt. Sie verlangen nun, dass diesem Uebelstande dadurch abgeholfen werde, dass man ihnen den Gehalt, welcher derzeit fl. 550 bis fl. 600 jährlich beträgt, ab 1. Jänner 1900 entsprechend erhöht und die Ueberstunden bezahlt, umsomehr ihnen durch die letzte Gehaltsregulirung nichts gegeben, sondern sogar noch die Kohlenprämien genommen wurden.

Die Gefertigten stellen daher die Anfrage:

Ist der Herr Eisenbahnminister bereit, den gerechten Forderungen der Maschinenwärter der Werkstätten bei der Staatsbahn (Dux-Bodenbach) zu entsprechen, damit sie wenigstens dem anderen Werkstättenpersonale gleichgestellt sind?"

7. Seitens des Abgeordneten Schrammel und Genossen:

„Ueber Weisung des k. k. Eisenbahnministeriums wurde im Amtsblatte, LXVI. Stück ex 1899, der Erlass vom 22. November 1899, Z. 52.224, der Nachtrag zur Dienstordnung der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, verlautbart. Die Berichtigung des § 38, Absatz 2, geht dahin, dass jenen Staatsbahnbediensteten die von ihrem Gehalt, Quartiergeld und sonstigen dienstlichen Nebenbezügen die nach den gesetzlichen Bestimmungen ent-

fallende Personaleinkommensteuer sammt etwaigen Zuschlägen zu Lasten des Staatsbahnetats bis zu ihrer dem 1. November 1899 nächstfolgenden Beförderung in eine höhere Dienstclasse oder Kategorie vergütet wird, dass jedoch mit dieser Beförderung der Anspruch auf Steuervergütuug erlischt."

Nachdem diese Verfügung eine schwere Schädigung der durch die ab 1. November 1899 in Kraft tretende Gehaltsregulirung ohnehin verkürzten Beamten und Bediensteten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen hedeutet, stellen die Unterzeichneten die Anfrage:

Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, diese das gesammte Personal so schwer schädigende Verfügung zurückzunehmen und den vor dem Jahre 1896 angestellten Bediensteten, ohne Rücksicht auf eine Beförderung in eine höhere Dienstclasse oder Kategorie, die Personal-, eventuell Besoldungssteuer mit etwaigen Zuschlägen auch des Weiteren aus den Mitteln des k. k. Eisenbahnetats zu vergüten?"

8. Seitens des Abgeordneten Zahuda und Genossen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Decrete vom 20. September 1896, Z. 10.498, sich bestimmt gefunden, den pensionirten Staatsbeamten auf den k. k. Staatsbahnen die gleiche Fahrpreisermässigung vom 1. October 1896 einzuräumen, wie dieselbe den activen Staatsbeamten zusteht, jedoch mit dem Unterschiede, dass diese Ermässigung nicht dauernd, sondern fallweise über Ansuchen, welches von der die Pension auszahlenden Staatscasse zu bestätigen ist und gegen Erlag einer 50 kr.-Stempelmarke von der Staatsbahn auszufolgen sei.

Da die Pensionisten meistens im Greisenalter, krank oder gebrechlich sind, wobei ihnen die Erfüllung aller dieser Formalitäten sehr schwer fällt, auch hei kürzeren Fahrstrecken dieses Ansuchen wegen Erlag der 50 kr.-Stempelmarke ganz zwecklos erscheint, ferner die Finanzcassen, welche jene Bestätigungen ausstellen, in ihren sehr verantwortlichen Amtshandlungen gestört werden, und schliesslich für den Staatsschatz hiedurch ein ganz unnützer Kostenaufwand entsteht, weil hei den Staatsbahn-Directionen zu den Ausstellungen der in Rede stehenden Anweisungen das Hilfspersonale bedeutend vermehrt werden müsste.

Es wird sonach an den k. k. Eisenbahnminister die Interpellation gestellt:

Ob er geneigt sei, dem erneuerten Ansuchen der pensionirten Staatsbeamten nachzukommen, damit diese im Staatsdienste ergrauten pensionirten Beamten hinsichtlich der Fahrpreisermässigung ganz gleich wie die activen Staatsbeamten hehandelt werden, hiehei die lästigen Formalitäten entfallen, ferner die Staatscassen in ihren verantwortlichen Amtshandlungen weiter nicht gestört werden, sowie schliesslich das für die Ausstellung diese Reiseanweisungen bei den Staatsbahn-Directionen bedeutend vermehrte Hilfspersonale und hiedurch der für den Staatsschatz ganz unnütz erwachsene Kostenaufwand heseitigt werde?"

9. Seitens des Abgeordneten Mayer und Genossen:

„Seit vielen Jahren bewirbt sich die Gemeinde Stillfried an der March im Vereine mit der Gemeinde Ebenthal und den umliegenden Ortschaften hei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn um Erlangung einer Frachtenstation in Stillfried, ohne bisher den geringsten Erfolg zu haben. Stillfried liegt inmitten eines grossen Wein- und Getreidebaues, weiters besitzt die Gemeinde ein grösseres Ziegelwerk, was Alles bedeutend zu verwerthen wäre, wenn eine Frachtenstation vorhanden ist. Insbesondere das Ziegelwerk ist, trotzdem es in der Nähe von Wien liegt, infolgedessen ganz concurrenzunfähig. Ebenso verhält es sich mit der nahe liegenden Gemeinde Ebenthal. Beide leiden empfindlich durch den Mangel einer Frachtenstation. Durch die Errichtung einer solchen würde sich auch ein bedeutender Verkehr mit den angrenzenden ungarischen Ortschaften entwickeln. Es liegt also gar kein triftiger Grund vor, warum die Direction der Nordbahn diese Frachtenstation nicht errichten könnte. Auch keine bedeutenden Auslagen würde die Sache haben, da sich die Gemeinde Stillfried auch bereit erklärt hat, den erforderlichen Grund umsonst abzutreten.

Ein weiterer Uebelstand, unter dem diese Gemeinden noch zu leiden haben, ist der, dass im Sommer die Eilzüge nicht anhalten. Stillfried ebenso wie Ebenthal mit dem Herzog Coburgschen Schlosse werden von Wiener Sommerfrischlern stark frequentirt, was sich aber steigern würde, wenn hessere Zugsverbindungen wären.

Wir erlauben uns demnach, an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die ergebene Anfrage zu stellen:

I. Ob derselbe nicht geneigt wäre, die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sofort zu beauftragen, dass die Frachtenstation in Stillfried unverzüglich gebaut und eröffnet wird?

II. Dieselhe ferner zu beauftragen, dass vom 1. Mai bis Ende Septemher jeden Jahres die Eilzüge in Stillfried anzuhalten haben?"

Ferner richteten in derselhen Sitzung die Abgeordneten Dr. Dvořák und Genossen an den Herrn Leiter des Handelsministeriums eine Interpellation, hetreffend die Reorganisation der Seesanitätsverwaltung.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg (Theilstrecke B.-Leipa—Niemes). (Hochbauten.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenhahngesellschaft vorgelegten Pläne der in die Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg einbezogenen und zu reconstruirenden Localbahn Böhm.-Leipa—Niemes, und zwar: in den Haltestellen Dobern, Wolfsthal-Leskenthal und Götzdorf, ferner in der Station Reichstadt und endlich auf der currenten Strecke zu errichtenden Hochbauten wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 55.163.]

Verbindung der Böhmerwaldbahnen mit dem bayerischen Eisenbahnnetze. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der von den Actionscomités in Wollin und Wallern vorgelegten generellen Projecte für die Verbindung der Böhmerwaldbahnen mit dem hayerischen Eisenhahnnetze, und zwar der Linie Eleonorenhain über die Säumerhrücke und Tusset-höhmisch-bayerische Landesgrenze und der Linie von Wallern über das Schwarze Kreuz und Tusset his zur Landesgrenze mit einer Verbindung vom Schwarzen Kreuz mit Salnau, die Trassenrevision und Stationscommission rücksichtlich der auf österreichischem Gehiete projectirten Strecken auf den 9. Jänner 1900 anberaumt.

Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 59.791].

Gablonzer elektrische Strassenbahn. (Hochbauten.) Die von der Gablonzer Strassenbahn- und Elektriciäts-Gesellschaft vorgelegten Projecte für eine Wartehalle mit Expeditionsraum, die Einfriedung des Remisenplatzes nehst Anlage unterirdischer Magazinsräume und einem Frachtenmagazin wurden principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenhahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 53.931.]

Localbahn Friedland-Hermsdorf. (Hochbauten.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der vom Bezirksausschusse in Friedland vorgelegten und vom fachlichen Standpunkte entsprechend befundenen Projecte für Hochbauten in den Stationen Friedland und Hermsdorf der schmalspurigen Localhahn Friedland-Hermsdorf den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 55.009.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarheiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 1. December 1899, Z. 75.631, dem Gutsbesitzer in Zombor Ludwig Falcione für eine

a) von der Station Zombor ausgehende und über Bodrog-Monostorszeg, Bezdán, Kollath, Bereg und Szántova bis zur Station Rigyicza führende,

b) von der zukünftigen Station Szántova der Linie a) abzweigende, über Danlova und Baraczka bis Bát-Monostor (Comitat Bács-Bodrog) führende,

c) von der Station Zombor der Linie a) aus, diese über Kupuszina mit der Donau-Dampfschiffstation Apatin verbindende schmalspurige Localhahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 1. December 1899, Z. 76.352, den Gutsbesitzern Baron Paul Györffy und Georg Bydeskuti für eine von einem geeigneten Punkte der Linie Székelyhid—Margitta—Szilagy-Somlyó der Biharer Comitatslocalbahnen nächst der Ge-

meinde Szilágy-Nagyfalu abzweigende und die vorbenannte Linie über Szilágy-Bagos, Váralja, Füges-Paptelek und die Gemarkung der Gemeinde Tusza in der Station Bucsa mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Kolozsvár—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Reexpeditionsbegünstigungen für Getreidesendungen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass für Getreidesendungen, welche behufs Entnahme von Mustern in die hauptstädtischen Communallagerhäuser dirigirt und ohne Ausladung nach österreichischen oder nach ausländischen Stationen oder nach überseeischen Bestimmungsorten aufgegeben werden, vom 1. December 1899 ab bis auf Weiteres die Reexpeditionsgebühr auf 3 Heller per 100 kg ermässigt wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen über die Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, massgebend.

— (Vorschrift für die Bezeichnung des Reisegepäcks und der Stückgüter.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Interesse einer raschen und pünktlichen Abwicklung des Transportdienstes auf dem aufzugebenden Gepäcksstücke die Bestimmungsstation und auf anderen Stückgütern noch überdies die Adresse, der Name, Stand und Wohnort des Empfängers in entsprechender Weise ersichtlich zu machen ist. Dies kann am zweckmässigsten auf dem Collo selbst, beziehungsweise auf dessen Emballage oder auf einem auf diese in seiner ganzen Fläche geklebten Zettel verzeichnet werden. Sollte dies aber nicht möglich sein, so empfiehlt es sich, die Angaben auf ein mit dem Collo dauerhaft verbundenes Täfelchen aus Holz, Leder oder Pappe zu schreiben. Das Publicum erleichtert hiedurch der Eisenbahn sowohl die Richtigkeit als auch die Schnelligkeit der Gepäcks-, bezw. Güterbeförderung und Ausfolgung in sehr bedeutendem Masse und gewinnt hiedurch insbesondere eine Garantie dafür, dass vorkommende unrichtige Bezettelungen und Verschleppungen — welche bei der Kürze der Zeit, in welcher die Expedition der Sendungen erfolgen muss, gänzlich kaum vermieden werden können — in kürzester Zeit ermittelt und geordnet werden können. Gleichzeitig wird das Publicum auf § 31 des Betriebsreglements aufmerksam gemacht, wo es heisst: „Auf den Gepäcksstücken dürfen sich keine älteren Eisenbahn-, Post- und andere Beförderungszeichen befinden.“ Wird infolge der Nichtbeachtung dieser Vorschrift das Gepäck verschleppt, so haftet die Eisenbahn nicht für den daraus erwachsenden Schaden. Es liegt daher in erster Reihe im Interesse des Aufgebers, dass die auf dem Gepäck sich befindenden älteren Anklebezettel noch vor Aufgabe des Gepäcks entfernt werden.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Allerhöchste Auszeichnung des General-Directors Peter von Ráth.) Se. Majestät haben über Vortrag des kgl. ungarischen Handelsministers dem General-Director der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Peter Ráth den Titel und Charakter eines kgl. ungarischen Hofrathes taxfrei zu verleihen geruht.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatsbahnen: Directionsbezirk Erfurt: Eröffnung der Theilstrecke Oberrottenbach—Königssee der Neubaulinie Oberrottenbach—Katzhütte mit Abzweigung nach Königssee.) Am 16. December 1899 wurde die 6·89 km lange Theilstrecke Oberrottenbach—Königssee der Neubaulinie Oberrottenbach—Katzhütte mit Abzweigung nach Königssee für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben. Von den an dieser Theilstrecke gelegenen Stationen erhalten die Haltestellen Köditzberg und Königsberg-Thür die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt auf den vorgenannten Haltestellen ausgeschlossen. Der Haltepunkt Unterköditz dient nur dem Personenverkehre. Für diese neueröffnete Strecke haben Giltigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den obigen Directionsbezirk. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction.)

— (Directionsbezirk Kattowitz: Schliessung der Wasserumschlagstelle Cosel [Oderhafen].) Laut Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 14. December 1899 ist der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) bis auf Weiteres geschlossen worden. Rutschgüter gelangen auch während des Winters zur Umladung.

— (Directionsbezirk Breslau: Schliessung der Wasserumschlagstellen Pöpelwitz, Breslau-Oderhafen und Maltsch.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge ist der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau-Oderhafen und Maltsch am 18. December 1899 geschlossen worden.

— (Directionsbezirk Königsberg i. Pr.: Eröffnung der Militärkreuzungsstation Cruttinnen für den Güterwagenladungsverkehr.) Am 12. December 1899 ist die an der Strecke Allenstein—Rudczanny zwischen den Verkehrsstellen Puppen und Rudczanny gelegene Militärkreuzungsstation Cruttinnen für den Güterwagenladungsverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere und Fahrzeuge können auf der vorgenannten Station nicht abgefertigt werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 3. September 1899 mit 19 Passagieren und 1098 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte, und zwar: nach Port Said 250 Colli Bier, 52 Colli Kaffee, 41 Colli Papier, 2 Colli Kurzwaaren, 147 Colli Esswaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 44 Colli Droguerien, 3 Colli Musikinstrumente, 13 Colli Lampen, 12 Colli Holzwaaren, 19 Colli Metallwaaren, 16 Colli Möbel, 50 Colli Oele und Fettwaaren, 9 Colli Spiritus, 160 Colli Zucker, 20 Colli Zündhölzchen, 5238 Stück verschiedene Hölzer; nach Rangoon 22 Colli Papier, 2 Colli Kurzwaaren, 29 Colli Baumwollwaaren, 37 Colli Lampen, 5 Colli Manufacturwaaren, 36 Colli Metallwaaren, 9 Colli Glaswaaren; nach Soerabaya 5 Colli Baumwollwaaren; nach Padang 4 Colli Baumwollwaaren; nach Bagdad 15 Colli Papier, 10 Colli Möbel, 20 Colli Bier; nach Suez 4 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 6 Colli Möbel, 50 Colli Zucker; nach Aden 18 Colli Papier, 10 Colli Esswaaren, 10 Colli Kurzwaaren, 500 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Garne, 10 Colli Manufacturwaaren, 60 Colli Metallwaaren, 6 Colli Möbel, 8 Colli Glasperlen, 6 Colli Glaswaaren, 75 Colli Zucker, 40 Colli Tabak, 1000 Stück verschied. Hölzer; nach Hodeidah 11 Colli Möbel, 2 Colli Schuhwaaren, 16 Colli Manufacturwaaren; nach Massaua 3 Colli Möbel, 2 Colli Schuhwaaren, 50 Colli Oel, 50 Colli Spiritus, 10 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Esswaaren; nach Beira 3 Colli Möbel; nach Tanga 20 Colli Bier; nach Zanzibar 427 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Metallwaaren; nach Bombay 23 Colli Mützen, 30 Colli Bier, 42 Colli Knöpfe, 413 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 74 Colli Kurzwaaren, 99 Colli Baumwollwaaren, 21 Colli Esswaaren, 36 Colli Garne, 16 Colli Spielwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 35 Colli Lampen, 235 Colli Manufacturwaaren, 68 Colli Holzwaaren, 35 Colli Glasperlen, 63 Colli Seife, 3 Colli Schuhwaaren, 25 Colli Quecksilber, 596 Colli Metallwaaren, 34 Colli Uhren, 25 Colli Töpferwaaren, 720 Colli Glaswaaren, 33 Colli Spiritus; nach Mangalore 5 Colli Metallwaaren, 12 Colli Lampen, 8 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Spielwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 11 Colli Kurzwaaren; nach Cananore 10 Colli Metallwaaren; nach Cochin 21 Colli Papier; nach Calicut 6 Colli Manufacturwaaren; 6 Colli Metallwaaren, 5 Colli Uhren; nach Bagdad 14 Colli Knöpfe, 17 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Metallwaaren, 7 Colli Glasperlen, 4 Colli Parfumseife, 4 Colli Schuhwaaren, 6 Colli Glaswaaren, 11 Colli Garne; nach Bassorah 2 Colli Mützen, 90 Colli Papier, 39 Colli Manufacturwaaren, 26 Colli Metallwaaren, 12 Colli Glasperlen, 6 Colli Möbel, 10 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 2 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Colombo 12 Colli Papier, 5 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Garne, 354 Colli Metallwaaren, 4 Colli Glaswaaren; nach Madras 2 Colli Knöpfe, 2 Colli Musikinstrumente, 70 Colli Papier, 16 Colli Lampen, 2 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 209 Colli Metallwaaren, 3 Colli Möbel, 3 Colli Glasperlen, 50 Colli Glaswaaren, 2 Colli Mützen; nach Calcutta 70 Colli Knöpfe, 73 Colli Papier, 27 Colli Kurzwaaren, 59 Colli Lampen, 256 Colli Manufacturwaaren, 26 Colli Holzwaaren, 5 Colli Uhren, 165 Colli Glaswaaren, 200 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Garne, 6 Colli Musikinstru-

mente, 500 Colli Metallwaaren, 15 Colli Möbel; nach Penang 35 Colli Papier, 35 Colli Bier, 2 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Garne, 4 Colli Glaswaaren; nach Singapore 2 Colli Mützen, 52 Colli Papier, 63 Colli Ceresin, 5 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Garne, 7 Colli Manufacturwaaren, 426 Colli Metallwaaren, 19 Colli Möbel, 8 Colli Glaswaaren; nach Batavia 2 Stück Wagen, 21 Colli Papier, 17 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 98 Colli Papier, 120 Colli Ceresin; nach Macassar 7 Colli Baumwollwaaren; nach Samarang 63 Colli Papier, 60 Colli Ceresin; nach Cheribon 5 Colli Papier, 7 Colli Ceresin; nach Pekalongan 25 Colli Ceresin; nach Bangkok 16 Colli Möbel; nach Hongkong 8 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Metallwaaren, 5 Colli Glasperlen, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Manilla 49 Colli Papier; nach Yokohama 20 Colli Baumwollwaaren; nach Kobe 278 Colli Papier, 13 Colli Manufacturwaaren, 200 Colli Metallwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 1,280.927.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Jänner 1900.)

Im Monate Jänner 1900 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	„Lesbian"	1—10
Gibraltar, [1]) London	„Baross"	1—10
Tanger,[1]) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Deák"	10
Liverpool	„Cypria" (Cunard Line)	5—15
Ronen*	„Jokai"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Rosario"	5—15
London	„Syria"	10—20
Rotterdam, Antwerpen	„Báthori"	10—20
Liverpool	„Athenian"	15—25
Barcelona, Valencia, Oporto*)	„Mátyás Király"	25
Algier,[1]) Glasgow*	„Zichy"	21—31
Bordeaux*	„Szt. László"	21—31
Rouen	„Kálmán Király"	21—31
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line)	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino"	21—31

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	Fiume, Triest	„Samaria" (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Yeddo"	1—10
London	„ „	„Petöfi"	1—10
Liverpool	„ „	„Algerian"	5—15
Rotterdam	„ „	„Stefánia"	10—20
Bordeaux	„ „	„B. Kemény"	10—20
London	„ „	„Austria"	15—25
Liverpool	„ „	„Alsatian"	15—25
Antwerpen	„ „	„Nagy Lajos"	15—25
Rouen	„ „	„Szt. István"	15—25
Glasgow	„ „	„B. Kemény"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Tyria" (Cunard Line)	21—31
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Finland"	21—31

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtsbäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Zrinyi" am 6., „Rákóczy" am 13., „Tisza" am 20. und „Andrássy" am 27. Jänner;

ab Marseille: „Tisza" am 7., „Andrássy" am 14., „Zrinyi" am 21. und „Rákóczy" am 28. Jänner.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Buda" am 4., „Adria" am 11., „Szápáry" am 18.. und „Arpád" am 25. Jänner;

ab Marseille: „Szápáry" am 4., „Arpád" am 11., „Buda" am 18. und „Adria" am 25. Jänner.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecke Eisenberg-Crossen der Centralverwaltung für Secundärbahnen (H. Bachstein), sowie die schmalspurigen Strecken Röwersdorf—Hotzenplotz (20·215 km) und Hof i. M.—Bärn-Andersdorf (11·049 km) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse). Neu herausgegeben sind die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn) und Nr. 77 (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn). Zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 38 (kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.) ist der Nachtrag II und zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) der Nachtrag VII erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 57 und Nr. 77 werden die im October 1897, bezw. im Mai 1892 herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse aufgehoben.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro November 1899.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	3449·23	11687·34	3841·58	11294·99
Roggen	586·35	912·20	875·39	623.16
Gerste	840·80	1519·52	1281·93	1078·39
Hafer	1513·68	708.75	1044·11	1178·32
Mais	4365·42	1064·51	1206·52	4223·41
Mehl	2267·81	4154·60	2697·41	3725·—
Wein	5048·28	83.65	408·76	4723·07
Verschiedene	1885·70	3643·42	3820·95	1708.17
Zusammen	19957·27	23773·99	15176·65	28554·61
Versicherungswerth K	613.000	322.800	201.200	734·600

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	22	3	1	24
Versicherungswerth K	124.915	49.200	12.610	1615.05
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. December 1899 den mit dem Titel und Charakter eines Sectionschefs bekleideten Ministerialrath Doctor Theodor Haberer zum Sectionschef im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 29. December 1899 dem Ministerialrathe im Eisenbahnministerium Alois Staně das Ritterkreuz des Leopold-Ordens taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. December 1899 dem mit dem Titel eines Regierungsrathes bekleideten Binnenschiffahrts-Inspector im Handelsministerium Anton Schromm taxfrei den Titel und Charakter eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Stibral m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1900 sind die im Nachtrage V zu Theil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verband auf Seite 58 enthaltenen Frachtsätze der Abtheilungen A II und III des Ausnahmetarifes Nr. 5 in der Relation Złoczów—Bucuresti—Filaret von 1083 und 886 Cts. auf **942** und **817** Cts. zu berichtigen.

Wien, am 29. December 1899. [1]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze für Hölzer zu Grubenzwecken.

Mit Wirksamkeit ab 15. Februar 1900 treten die im Tarife, Theil II, Heft 5, des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes b) für den auf Seite 8 dieses Heftes unter Position 7 angeführten Artikel: „Hölzer, zu Grubenzwecken bestimmt, etc.“ ausser Kraft.

Wien, am 31. December 1899. [2]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Verkehrseinstellung und Einführung eines Lieferfristzuschlages für die Strecken der Prager Verbindungsbahn und die Strecke Prag K.F.J.B.—Nusle-Vršovic.

Infolge von Schneeverwehungen und der dadurch herbeigeführten Güterstauung in den Stationen Prag K.F.J.B., Nusle-Vršovic und Smichov wurde mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums der Local- und Transitverkehr von Frachtgütern, mit Ausnahme von lebenden Thieren, auf den Strecken Prag K.F.J.B.—Smichov, Prag K.F.J.B. — Hrabovka, Nusle-Vršovic — Smichov und Prag K.F.J.B.—Nusle-Vršovic für die Zeit vom 21. bis 23. December 1899 inclusive eingestellt, und überdies für die genannten Strecken und Güter ein Lieferfristzuschlag von drei Tagen mit Giltigkeit vom 18. December 1899 eingeführt.

Diese Verfügung gilt sowohl für den österreichisch-ungarischen, als auch für den internationalen Güterverkehr.

Prag, am 23. December 1899. [3]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung von neuen Frachtsätzen.

Für den Güterverkehr zwischen Johanngeorgenstadt einer- und Bodenbach, Ebersbach, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Warnsdorf andererseits werden am 1. Jänner 1900 neue Frachtsätze eingeführt, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 29. December 1899. [4]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.
(Vollspurige Linien.)

Einführung eines neuen Binnen-Gütertarifes, Theil II.

Am 1. Jänner 1900 tritt ein neuer Binnen-Gütertarif, Theil II, in Kraft.

Der neue Tarif weicht nur unwesentlich von dem mit Ende 1899 ausser Kraft tretenden Tarife vom 1. October 1898 ab. Es hat indessen die bisherige Bestimmung für die Abfertigung von verpacktem Gemüse in frischem Zustande eine Aenderung dahin erfahren, dass diese Artikel künftig statt mit weissem Frachtbriefe, mit Eilfrachtbrief aufzugeben sind und als Eilstückgut zu den einzelnen Frachtstückgutsätzen befördert werden.

Das Gleiche gilt für Mineralwasser und moussirende Limonaden in Stückgut- und Wagenladungssendungen.

Die durch den Nebengebührentarif unter I 1 A und unter Punkt X eintretenden geringfügigen Erhöhungen erlangen erst am 1. März 1900 Giltigkeit.

Die „Besonderen Bestimmungen“ zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (2) genehmigt.

Abdrücke des neuen Tarifes können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 29. December 1899. [5]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Berichtigung der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1899, Post-Nr. 1219.

In der die Kürzungsbeträge von den Hamburger Frachtsätzen enthaltenden Tabelle, welche der obbezeichneten, die Einbeziehung der Station Harburg U.E. betreffenden Kundmachung angeschlossen ist, sind folgende Richtigstellungen, bezw. Ergänzungen vorzunehmen:

1. Im Ausnahmetarife Nr. 5 (Graphit) ist die Ziffer 3 zu streichen und durch einen wagrechten Strich zu ersetzen.
2. Zwischen Ausnahmetarif Nr. 3 C und Nr. 4 A ist einzusetzen: Nr. 3 D (Roheisen) mit einem Kürzungsbetrage von 3 Pfennigen.
3. Hinter Ausnahmetarif Nr. 26 (Fische) ist der Ausnahmetarif für Mineralwasser mit einer Kürzungstaxe von 4 Pfennigen einzustellen.

Wien, am 30. December 1899. [6]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bosnisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu dem vom 1. September 1898 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 tritt der Nachtrag II zum Tarife für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. September 1898, in Kraft, welcher eine Aenderung der „Allgemeinen Bestimmungen", betreffend die bezüglich der Güterabfertigungsstellen in Triest erfolgten Umgestaltungen, enthalten wird.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 14. December 1899. [7]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Düngemittel-Refactie. (Separatabdruck.) Die allgemeine Düngemittel-Refactie wurde für das Jahr 1900 erneuert und im Verordnungsblatte Nr. 148, Pos. Nr. 3480, kundgemacht. Separatabzüge dieser Publication, wenn solche bis Ende Februar 1900 bestellt werden, sind zum Kostenpreise bei der Administration des Verordnungs-Blattes erhältlich.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

30. December. In der Strecke Iglau—Tabor wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Staatseisenbahn-Gesellschaft.

30. December. In den Strecken Wien—Marchegg, Wien—Bruck a. L., Wien—Střelitz, Bruck a. L.—Hainburg, Grussbach-Schönau—Znaim wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

1. Jänner. In der Strecke Mannersdorf—Kl.-Schwechat wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Nachtrag VIII.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1899 gelangte der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E, Kilometerzeiger.
II. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F, Tariftabellen.
III. Sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Von den Aenderungen kommt hauptsächlich in Betracht die Neuauflage des Stationstarifes für Lindau Stadt.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, Verkehr mit Bayern vom 1. Juni 1892. (Ausnahmefrachtsätze für gebrannten Schieferthon.) Mit Wirksamkeit vom 1. December 1899 gelangten für die Beförderung von gebranntem Schieferthon bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief die nachstehenden ermässigten Frachtsätze zur Einführung:

Von und nach	Markt Redwitz
	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Mittelsteine	1·01
Neurode	1·02

Uebernahmetarif für den Getreideverkehr Bayern—Schweizerische Nordostbahn vom 16. August 1899. (Neue Frachtsätze für Petroleum.) Ziffer 11, Petroleum, Seite 17, des Tarifes wurde mit Wirksamkeit ab 1. December 1899 aufgehoben und durch Nachstehendes ersetzt:

11. Petroleum
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden einzelnen Wagen.

Nach	Von Regensburg Donaulände
	Centimes für 100 kg (einschl. Ländebahngebühr)
Aarau	236
Adlisweil	216
Altstetten	217
Amrisweil	169
Arbon	169
Baar	241
Baden	211
Cham	249
Dietikon	223
Ermatingen	169
Frauenfeld	185
Gisikon-Root	260
Hettlingen	183
Horgen	230
Kempten	219
Kemptthal	198
Langnau-Gattikon	231
Lenzburg	235
Luzern	275
Müllheim-Wigoltingen	174
Neuhausen N.O.B.	169
Niederweningen	214
Oerlikon	206
Pfungen-Neftenbach	197
Richtersweil	242
Romanshorn	169
Rorschach	169
Thalweil	225
Uetikon	236
Wädensweil	239
Weinfelden	169
Wildegg	227
Winterthur	191
Wülflingen	197
Zürich (Hptbht.)	212
Zürich-Giesshübel	217
Zürich-Tiefenbrunnen	221
Zürich-Wollishofen	218
Zug	244

Sämmtliche Frachtsätze finden nur im Rückvergütungswege Anwendung und gelten nicht für Sendungen, welche nach Bayern zurückkehren.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und Elbing vom 13. April 1893. (Nachtrag VII.) Mit Giltigkeit vom 15. November 1899 ist der VII. Nachtrag zur Einführung gelangt, durch welchen neue russische Stationen in den Tarif einbezogen werden.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen

auf die Geflügelausstellung in Leubnitz in Sachsen
— 9. mit 11. December 1899 — und
auf die Geflügel- und Vogelausstellung in Regensburg
— 8. mit 12. December 1899 —

Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen	Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Lanbe, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlagstarif für West-Oesterreich vom 1. November 1896				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbenmschlagstarife für West-Oesterreich vom 1. November 1896 für die Ansnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Documente	Die vollständigen, auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem, mit 1. Jänner 1900 zur Einführung kommenden Nachtrag IV zum Elbenmschlagstarife für West-Oesterreich enthalten
2	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische	Schwadowitz-Eipel	Berann	Aufrechthaltung der Bestimmungen der citirten Tarife	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen per 10.000 kg 82·0		Im Kartirungswege		
					Branik-Hodkovička					68·0				
					Hospozin					97·6				
					Lann					104·6				
					Modřan					76·0				
					Nusle-Vršovic					66·0				
					Prag B.N.B. loco					68·2				
					Prag Hrahovka transit					54·0*)				
					Prag k.k.St.B. transit					54·0*)				
					Prag-Smichow B.E.B. transit					72·6†)				
					Přihram					89·0				
					Radotin					66·0				
					Salzburg					148·0				
					Smichow					66·0				
					Zlonitz					94·6				

*) Gilt nur für Sendungen, die frachtbriefmässig nach einer über Prag k.k.St.B. transit hinaus gelegenen Station der k.k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sind.
†) Gilt nur für Sendungen, welche nach Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt sind

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg			
3	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Semil		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	25 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege	Verschieden	Die Steine müssen zur Beschotterung der Strassen des Bezirkes Neubydžow bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Neubydžow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
					Neubydžow	Smidar								
4	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisen und Stahl der Positionen E—7, 8 und 9 der Güterclassification des vom 1. Jänner 1898 giltigen Tarifes, Theil I B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, einschliesslich Platinen und Rohstahl			Mindestverfrachtung von 3000 Tonnen (zu 1000 kg). Zur Ergänzung dieses Quantums können entsprechende Sendungen von Annathal-Rothau nach Chodau (und Neudek), sowie umgekehrt verwendet werden. Abfertigung als Frachtgut und Einhaltung der Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900	Localgütertarif	Heller				Rückvergütung	Bei Sendungen nach Komotau und nach Rakonitz auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bei allen übrigen Sendungen dagegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens Ende Februar 1901 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
				Altkladno					73	63	—	69	59	—	4	4	—			
				Kladno					70	60	—	60	49	—	10	11	—			
				Komotau					49	37	—	44	30	—	5	7	—			
				Kralup					76	67	55	69	62	41	7	5	14			
				Prag (Bubna)					76	67	55	69	62	42	7	5	13			
				Prag (Saudthor)					76	67	55	69	62	42	7	5	13			
				Prag (Smichow)					77	68	56	69	62	43	8	6	13			
				Rakonitz					64	54	41	60	51	32	4	3	9			
				oder umgekehrt					a) Annathal-Rotbau. b) Carlsbad B.E.B. transit (nur für Sendungen nach oder von Neudek). c) Komotau											

Fortlaufende Nummer	1	5	6
Die Publication erfolgt	2	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der	3		
und im Namen der			
Für Artikel	4	Mineralische Kohle (Steiokohle) als Frachtgut	Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Altkladno, Buschtěhrad, Duby Kladno, Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	A) Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. B) Strebichowitz-Vinaritz (Libuschioer Schacht), Station der Localbahn Swoleňoves-Smečna
nach		Kolleschowitz	**Sachsen und Norddeutschland** I. über Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Naunhof—Borsdorf und östlich hievon), nach Norddeutschland (und zwar nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Nordhausen—Cassel und südlich hievon); II. über Weipert; III. über Klingenthal; IV. über Franzensbad
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Mindestverfrachtung von 1500 Tonnen** durch einen Absender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	**Mindestverfrachtung von je 3000 Tonnen ad A) und ad B)** durch einen Absender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900	vom 1 Jänner 1900 bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif, Theil II	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 1. April 1896 sammt Anhang Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif vom 1. November 1896
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	538 Heller für 1000 kg	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Anhang
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	512 Heller für 1000 kg	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Anhang abzüglich folgender Nachlässe: ad I. 12·0 Mark ad II. 14·0 „ ad III. 14·8 „ ad IV. 14·8 „ (oach Voitersrenth 17·6 Kronen) } für 10.000 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	26 Heller für 1000 kg	
Art der Durchführung	12	Rückvergütung	Rückvergütung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 28. Februar 1901 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1901 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Besondere Bemerkungen	14	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Ueber welche Transportwege die Sendungen zu geheo haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen

Stauding-Stramberger Localbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
7			Kalkstein, Bruchstein und Schotter	Stramberg	Stauding	mindestens 50.000 q			Heller 18	Heller 14	Heller 4			
8			Kalk, gebrannter	Stramberg	Stauding (für Sendungen nach Wien)	mindestens 200 Waggons à 10.000 kg			18	14	4			
9			Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6	Stramberg (für Sendungen von Baschka via Wernsdorf)	Nesselsdorf	unter 5000 kg			27	16	11			
						mindestens 5000 kg			21	16	5			
10			Eisen und Stahl der Pos. E—7 bis E—9			mindestens 10.000 kg			21	16	5			
11			Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 bis E—9	Stauding (für Sendungen von Lipina-Carlshütte)		mindestens 5000 kg			20	16	4			
12			Holz der Pos. H—18 bis H—20	Stramberg (für Sendungen von Friedek-Mistek oder Friedland via Wernsdorf)		mindestens 10.000 kg			21	11	10			
13			Holz aller Art unter 6·3 m Länge	Stramberg	Stauding	mindestens 10.000 kg			22·8	19	3·8			
14			Kalk, gebrannter	Stauding oder Stramberg	nach allen übrigen Stationen der Stauding-Stramberger Localbahn	mindestens 5000 kg			für Deckenmiethe 1000	200	800			

der Güterclassification im Tarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898

bei Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten, bezw. bei Frachtzahlung für

per Frachtbrief und Wagen

unter Anrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen

vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zum 31. December 1900

Allgemeiner Tarif, Theil II (Localtarif), giltig vom 1. Jänner 1898

Tarif, Theil I, Abschnitt B, vom 1. Jänner 1898

Im Rückvergütungswege

Im Kartirungswege

Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabsdocumente, vorzulegen bis spätestens 30. Juni 1901

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
15	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebführende der Schneebergbahn		Schotter und Steine	Winzendorf	Wr.-Neustadt Sch.B.B. oder Wöllersdorf	**Frachtzahlung** für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Beförderung nur nach Massgabe der leer zurückgegebenden, für den Versandt dieser Güter geeigneten Wagen. Auf- und Abladen innerhalb der tarifmässigen Frist durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	12	7·6	4·4		Im Kartirungswege		In obigen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf bereits inbegriffen
16	**Eisenbahn Wien-Aspang**	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, der Pos. K—4 des Tarif-Theiles I	Winzendorf	Traiskirchen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen innerhalb der tarifmässigen Frist durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localgütertarife	40·4	25·4	15·0				
				über Wöllersdorf-Sollenau										
				Winzendorf	Wien E.W.A. Klein-Schwechat loco Wien-Matzleinsdorf				37·4	33·4	4·0			
				über Wöllersdorf										
17			Mauer- und Dachziegel	Traiskirchen	Trumau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localgütertarif	11	9	2				
					Ober-Waltersdorf				11	9	2				
					Tattendorf				12	10	2				
					Wr.-Neustadt				21	14	7				
					Klein-Wolkersdorf				24	18	6				
					Erlach				26	20	6				
					Pitten				28	20	8				
					Seebenstein				29	22	7				
					Scheiblingkirchen				32	24	8				
					Edlitz				34	26	8				
					Aspang				39	28	11				
18		betheiligten Verwaltungen	Kokes	Wien K.F.N.B. Uebergang	Biedermannsdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localgütertarife	26	21	5				
				(für Sendungen, welche mit Schleppbahn in Wien K.F.N.B. Uebergang einlangen)										

Für die Beförderung bis Wien K.F.N.B. Uebergang, bezw. ab Biedermannsdorf (Station) gelangen die bezüglichen vertragsmässig bestehenden Schleppbahngebühren besonders zur Einhebung. Diese Gebühren sind als Aufgabs-, bezw. Abgabs-Nebengebühren zu verrechnen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
19	Eisenbahn Wien-Aspang	Schneebergbahn	Mauer- und Dachziegel	Erlach	Puchberg a. Sch. Grünbach Willendorf Urschendorf Winzendorf Fischau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Ein- und Ausladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	Heller 39·2 32·2 27·2 24·2 22·2 17·2	Heller 39·2 32·2 27·2 24·2 22·2 17·2	Heller — — — — —	Im Kartirungswege		Für die Ueberstellung der Wagen in die Fabrik in Biedermannsdorf kommen die vertragsmässigen Schleppbahngebühren in Anrechnung
				über Wr.-Neustadt										
20		k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe, und Baumwollabfälle der Pos. B—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Erlach	Wien-Lagerhaus Wien-Praterqui	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			92 92	75 76	17 16			
				oder umgekehrt										
21		betheiligten Verwaltungen	Bruchsteine	Wöllersdorf	Biedermannsdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Niederösterreichischer Gemeinschaftstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896	32	17·2	14·8			
22	Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn		Güter der Tarifclassen A B C mineralische Kohle	Wr.-Neustadt Sch.B.B.	Wöllersdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			19·8 17·6 15·4 —	12	7·8 5·6 3·4 —			
				oder umgekehrt										
23			Stück und Wagenladungsgüter aller Art der Tarifclasse I II A B C Specialtarif 1 2 3	Rücksichtlich der Adhäsionsstrecken der Schneeberghahn bei Entfernungen über 10 km		Die Frachtzahlung hat nach den einschlägigen Bestimmungen des Tarif-Theiles I, sowie des Localgütertarifes zu erfolgen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localgütertarif	Einheitssätze für 100 kg und 1 km einschliesslich Manipulationsgebühr 2·6 2·4 1·8 1·6 1·4 1·4 1·4 1·4	2·0 1·8 1·4 1·35 1·3 1·3 1·3 1·3	0·6 0·6 0·4 0·25 0·1 0·1 0·1 0·1			

Eisenbahn Wien-Aspang

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Holzbrettchen der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mauer- und Dachziegel, Tegel, Tegelsteine, Sand, Erde, Schotter und Eis										
Klein-Schwechat	Maria-Lanzendorf (Industriegeleise bei km 11·432)										
Wien E.W.A.	Wien E.W.A. loco und Uebergang oder Klein-Schwechat loco und Uebergang										
Gesammtverfrachtung von 1000 Tonnen im Jahre 1900 gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 30.000 Tonnen im Jahre 1900,** in welche Menge auch die angekommenen Güter, als Kohle u. s. w., einbezogen werden. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der betreffenden tarifmässigen Vorschriften. Auf- und Abladen seitens des Absenders, bezw. Empfängers oder auf deren Kosten, und zwar: a) in Wien E.W.A. und Simmering E.W.A. innerhalb 10 Tagesstunden; b) in den übrigen Stationen innerhalb 24 auf einander folgenden Tagesstunden, und c) im Ziegelwerke Leopoldsdorf innerhalb 6 Tagesstunden, Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet. Die Tagesstunden werden zu a) für die Zeit vom 1. März bis Ende September von 5 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends, für die Zeit vom 1. October bis Ende Februar von 6 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends, zu c) vom Augenblicke der Bereitstellung der Wagen gezählt. Für die Ueberstellung von Maria-Lanzendorf auf das Industriegeleise oder umgekehrt wird ausser den Frachtsätzen noch eine Zuschubgebühr eingehoben, und zwar für Wagenladungen 3 Heller für je 100 kg, mindestens aber 3 Kronen für jeden Wagen; für Stückgüter 8 Heller für je 100 kg										
	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900										
	L o c a l t a r i f										
15 Heller	Verschieden										
12 Heller	6·5 Heller										
3 Heller	Verschieden										
	Im Rückvergütungswege										
Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1901	Gegen Vorlage der Original-, bezw. Duplicat-Frachtbriefe bis längstens 1. März 1901										

Eisenbahn Wien-Aspang

vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900

Localgütertarif

Fortlaufende Nummer	26	27	28
Die Publication erfolgt von der	Mauer- und Dachziegel	Kohle, mineralische	Braun- und Schnittholz
Die Publication erfolgt und im Namen der	Mauer- und Dachziegel, dann Weisskalk, letzterer Artikel auch als Zuladung zu Mauer- und Dachziegel		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel			
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Erlach	Wr.-Neustadt	Aspang
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wr.-Neustadt, Seebenstein, Scheibbingkirchen, Edlitz, Aspang, Erlach	Erlach	Edlitz
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	**Gesammtverfrachtung von mindestens 4000 Tonnen im Jahre 1900,** und zwar Ziegel, Weisskalk und mineralische Kohle in allen nebenstehenden Verkehrsbeziehungen, worunter mindestens 50 Wagen Kohle zur Beförderung gelangen müssen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen seitens des Absenders, bezw. Empfängers innerhalb acht Tagesstunden. Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	**Gesammtverfrachtung von mindestens 10.000 Tonnen im Jahre 1900.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei innerhalb acht Tagesstunden, ohne Rücksicht auf Sonn- und Feiertage, von der Bereitstellung der Wagen an gerechnet. Die Tagesstunden werden von 7 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends gezählt. Bei Ueberschreitung der Auf- oder Abladefrist wird für jede überschrittene Stunde ein Wagenstandgeld von 20 Hellern für jeden Wagen und jede angefangene Stunde gerechnet	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 1000 Tonnen im Jahre 1900.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes, Theil II, Ausnahmetarif III
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Maria-Lanzendorf (Verladegeleise bei km 11·9)	Maria-Lanzendorf (Verladegeleise bei km 11·9)	Traiskirchen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Wien E.W.A. oder Kledn-Schwechat	Wien E.W.A. oder Kledn-Schwechat	Wien E.W.A. oder Kledn-Schwechat
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	8·0 Heller	13	Verschied
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	7·5 Heller	8	6 Heller Frachtnachlass
Art der Durchführung	0·5 Heller	5	Verschieden
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Rückvergütungswege		
Besondere Bemerkungen	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis Ende Februar 1901	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern bis Ende Februar 1901	Vorlage der auf den Empfänger als Absender lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1901

18	14	11	10	10	Heller	1	2	3	4
16	12	9	8	8	Heller	2	3	4	5
2	2	2	2	2	Heller	3	4	5	6
						5	6	7	7
						6	7	8	8
						7	8	9	9
						8	9	10	10
						9	10	11	11
						10	11	12	12
						11	12	13	13
						12	13	14	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
29	Eisenbahn Wien-Aspang		Garn	Tattendorf	Wr.-Neustadt Wien E.W.A. oder umgekehrt	In beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localgütertarif	Heller 22 32	20 29	2 3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die den Nachweis leistenden Firma lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, bezw. der Aufnahmsscheine und Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern bis Ende Mai 1901	
			Güter der Tarifclassen A mit Ausnahme von leeren Verpackungsgegenständen	Tattendorf	Wien E.W.A. loco oder Uebergang oder Klein-Schwechat loco oder Uebergang	Gesammtverfrachtung von mindestens 2500 Tonnen im Jahre 1900, in welche Menge auch die über Wien E.W.A. bezogene Mineralkohle eingerechnet wird. Verzicht auf die Achsverfrachtung			I 52	46	6				
									II 45	40	5			
									42	38	4			
			Banmwolle, gepresst	oder umgekehrt		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen			30	28	2			
				Wr.-Neustadt Uebergang	Tattendorf				18	12	6			
			Verpackungsgegenstände, leere	Wien E.W.A. loco oder Uebergang oder Klein-Schwechat loco oder Uebergang	Tattendorf	In beliebigen Mengen			42	30	12			
				oder umgekehrt										
30			Gerste und sonstiges Getreide, Malz und Malzkeime	Traiskirchen	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Verfrachtung von mindestens 1000 t im Jahre 1900. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen			18	15	3			
				sowie umgekehrt										
			Wägegeld in Traiskirchen			Gesammtverfrachtung von mindestens 3500 Tonnen im Jahre 1900 an Getreide, Malz und Malzkeimen, sowie Mineralkohle von und nach Traiskirchen einerseits und nach und von Wien E.W.A., Klein-Schwechat, Sollenau und Wr.-Neustadt andererseits			einschliesslich Auf- und Ablegegebühr						
			Bei Abwage von mindestens 150 Wagenladungen a) auf der Magazinswage; b) auf der Geleisebrückenwaage						a) für je 100 kg 2·0	1·2	0·8			
									b) für einen Wagen 120	80	40			
													Gegen monatliche Vorlage der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern und der Frachtbrief-Duplicate bei Aufgabsgütern, sowie der Wagenscheine. Die Ausbezahlung der Rückvergütung erfolgt erst nach Ablauf des Verfrachtungs-Zeitraumes		

Fortlaufende Nummer	31	32
Die Publication erfolgt von der	Eisenbahn Wien-Aspang	Eisenbahn Wien-Aspang
und im Namen der		Schneebergbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Brennholz / Schnittholz	Materialien und Güter aller Art, welche zum Bane und zur Fertigstellung von Villen und Landhäusern in Puchberg a. S. und Umgebung verwendet werden, bei Beförderung als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Aspang / Edlitz / Scheiblingkirchen / Aspang / Edlitz / Scheiblingkirchen	allen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn (Adhäsionsstrecke)
nach	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat / Wr.-Neustadt loco / Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat / Wr.-Neustadt loco	P u c h b e r g a. S.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Verfrachtung von zusammen mindestens 20 Wagen zu 10.000 kg im Jahre 1900** von einem Absender, ohne Unterschied der Holzsorte, unter Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes, Ausnahmetarif III	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 1000 Tonnen im Jahre 1900.** Frachtzahlung für jene Menge, welche tarifmässig für die betreffende Tarifclasse, bezw. für das betreffende Gut vorgeschrieben ist. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	ab 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarif	Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: 26, 24, 22, 46, 44, 42, 24, 23, 40, 39, 38	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller: 20, 20, 20, 40, 40, 40, 20, 20, 36, 36, 36	50 Percent Frachtnachlass von den bestehenden Frachtsätzen mit Ausschluss von Schleppbahn- und Ueberfuhrsgebühren, bezw. 0·8 Heller Brutto-Einheitssatz für 100 kg und 1 km, welcher Einheitssatz den betheiligten Bahnverwaltungen gewahrt bleiben muss
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Heller: 6, 4, 2, 6, 4, 2, 4, 3, 6, 3, 2	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1901. In den Aufgabsstationen wird unbeschränkte Lagerfreiheit unter der Bedingung gewährt, dass die zugeführten Schnitt- und Brennhölzer der Bahn zur Verfrachtung übergeben werden. Andernfalls wird für die ganze Lagerzeit die tarifmässige Gebühr eingehoben. Für die freilagernden Hölzer übernimmt die Bahnanstalt keine Haftung gegen Feuer und Gefahr der Entwendung	Gegen Vorlage der auf den reclamirenden Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1901
Besondere Bemerkungen		Sendungen, welche nach bestehenden Frachtsätzen angefertigt werden, deren Brutto-Einheitssatz 0·8 Heller oder weniger beträgt, sind im nebenstehenden Frachtnachlasse nicht eingeschlossen, werden demnach in die zu gewährleistende Menge zwar eingerechnet, ohne jedoch an der Rückvergütung theilzunehmen
	14	

Eisenbahn Wien-Aspang

Fortlaufende Nummer	33	34	35	36
Die Publication erfolgte von der und im Namen der				
Für Artikel	Holz aller Art	Weisserde	Pappendeckel, Papierabfälle in fester Verschnürung oder verpackt, Lumpen (Hadern)	Baumwolle, Baumwollabfälle, Baumwollfäden, Baumwollgarnfäden, Baumwollfilz, Zwirn- und Baumwollwaaren der Pos. B -7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht			
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Aspang oder Edlitz	Aspang	Erlach	Erlach
	Wr.-Neustadt und weiter gelegenen beliebigen Stationen	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat loco und Uebergang	Wien E.W.A.	Wien E.W.A. loco
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Gesammtverfrachtung von mindestens 50 Wagen zu 10.000 kg im Jahre 1900.** Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 1000 t im Jahre 1900.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. — Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes, Ausnahmetarif VI	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 800 Tonnen im Jahre 1900.** Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. — Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Verzicht auf die Achsverfrachtung	In beliebigen Mengen gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung
Und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900			
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	40 Heller	50 Heller	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	2 Heller Frachtnachlass	36 Heller	44 Heller einschliesslich Auf- und Ablegegebühr	57 Heller einschliesslich Auf- und Ablegegebühr
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	4 Heller	6 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Jänner 1901	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1901	Vorlage der Original-Frachtbriefe für Abgabsgüter und der Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für Aufgabsgüter bis längstens Ende Februar 1901	Gegen Vorlage der Aufnahmsscheine oder Frachtbrief-Duplicate bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, für die Giltigkeitsdauer gesammelt und in ein Verzeichniss eingetragen, bis längstens Ende Februar 1901
Besondere Bemerkungen	Insofern nach der unter der fortlauf. Nr. 31 d. Bl. enthaltenen Verlautbarung die gleiche oder eine höhere Rückvergütung entfällt, wird nebige Vergütung nicht geleistet, die betreffenden Sendungen jedoch in die Mindestverfrachtungsmenge von 50 Wagen einbezogen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
37									Heller					
Eisenbahn Wien-Aspang			Eilgüter:	Guntramsdorf-Kaiserau	Wr.-Neustadt loco und Uebergang	Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 3500 Tonnen, und zwar mindestens 3000 Tonnen mineralische Kohle und 500 Tonnen sonstige Güter (Stück und Eilgüter inbegriffen) im Jahre 1900.	vom 1. August 1900 bis Ende December 1900	Localgütertarif				Im Rückvergütungswege	Gegen monatliche Vorlage der auf die reclamirende Partei lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, sowie der Anfnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate bei Anfgabsgütern, über welche Frachtdocumente die Partei ein Verzeichniss anzufertigen und mitvorzulegen hat. Die Ausbezahlung des Rückvergütungsbetrages erfolgt erst nach Ablauf des Gesammtverfrachtungs-Zeitraumes	
			gewöhnliche						115	71	44			
			ermässigte						76	71	5			
			Frachtgüter:											
			Classe I						54	38	16			
			„ II						47	33	14			
			„ sperrig						65	57	8			
			„ A						43	28	15			
			„ B						35	25	10			
			„ C						32	22	10			
			Specialtarif 1						40	28	12			
			„ 2						35	25	10			
			Kohle, mineralische						25	22	3			
			Ferner:											
			Frachtgüter der Classen I und II bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für						a)	a)	a)			
			a) mindestens 5000 kg						54	31	23			
									47	31	16			
			b) mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen						b)	b)	b)			
									54	28	26			
									47	28	19			
				oder umgekehrt										
			Ein- und Frachtgüter aller Art	Guntramsdorf-Kaiserau	Wien E.W.A., Klein-Schwechat, sowie allen anderen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang			Verschieden	Die im Anhange zum Localgütertarife unter lauf- oder Zahl 6 enthaltenen Frachtsätze		Kein Frachtnachlass			
				oder umgekehrt										

In die zu gewährleistende Menge werden auch die sonstigen in Guntramsdorf-Kaiserau aufgegebenen oder bezogenen Sendungen der reclamirenden Partei, jedoch ohne Theilnahme an der Rückvergütung, eingerechnet.

Einhaltung der Bedingungen, welche für die im Anhange zum Localgütertarife unter laufender Zahl 6 enthaltenen Frachtsätze vorgeschrieben sind

Die Sendungen müssen für ein mit der Haltestelle Guntramsdorf-Kaiseran in Schienenverbindung stehendes Etablissement bestimmt oder von demselben aufgegeben sein. Ausser den Frachtgebühren wird für jeden auf das Abstellgeleise in Guntramsdorf-Kaiseran überstellten oder von dort abgeholten Wagen ohne Rücksicht auf Inhalt und Gewicht der Ladung eine Uebersiellungsgebühr von einer Krone eingehoben. Von dieser Uebersiellungsgebühr wird eine Rückvergütung nicht geleistet

Fortlaufende Nummer	38	39
1		
2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
3		
4	Baumaterialien	Baumaterialien (exclusive der zur Bauausführung nothwendigen Requisiten [Geräthe, Gerüste, Werkzeuge, Baumaschinen etc.])
5	den in Galizien und der Bukowina gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen exclusive der Linien Dolina—Wygoda und Tarnopol—Kopyczyńce	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen
6	Podwołoczyska	Feldkirch
7	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A) mit Anschluss der im Absatz 4, alinea 1, enthaltenen Bestimmung, betreffend die Wahrung der Minimalgebühr für 41 Kilometer. Die Sendungen müssen zum Bahne der beiden Lagerhausmagazine, welche die k. k. priv. galiz. Actien-Hypothekenbank auf dem in Bestand genommenen Baugrund in Podwołoczyska errichtet, bestimmt sein	Die Sendungen müssen zur Erweiterung des Pensionates „Stella Matutina" in Feldkirch bestimmt sein und als Frachtgut mit an die Instituts- oder betreffende Bahnleitung adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden
8	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
9	Localtarif	Localtarif
10	Verschieden	Verschieden
11	Verschieden	Verschieden
12	50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle (Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A) unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg	30 pCt. Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A. enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg
13	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
14	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirken ist

Fortlaufende Nummer	
1	
2	Die Publication erfolgt
3	und im Namen der
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von
6	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach
7	und gilt bei Erfüllung nachstehender Bedingungen in der Zeit
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung
9	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
14	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	1	40	41
		k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht — Die Publication erfolgt — von der	2		
Das Zugeständniss wird gemacht — Die Publication erfolgt — und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4	Banmaterialien und Werkzeuge (mit Ausnahme von Sprengmitteln)	Baumaterialien
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	6	Admont, Ebensee	Gutenstein
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7	Aufgabe als Frachtgut. Die Transporte müssen zur Verbauung des Lichtmessbaches bei Admont, bezw. des Langbathbaches bei Ebensee bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Gilt nur für Banmaterialien, welche zum Baue des Kaiser Franz Josef-Jubiläums-Bezirksarmenhauses in Gutenstein bestimmt sind; bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Frachtbriefe müssen an den Bezirksarmenrath Gutenstein adressirt werden
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	8	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	9	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Verschieden	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12	50 pCt. Nachlass von den in der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, entbaltenen Frachtsätzen unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	50 pCt. Nachlass von den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, entbaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg
Art der Durchführung	13	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14	Vorlage der Original-Frachtbriefe seitens des Empfängers bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach, bezw. Linz	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	42	43
Die Publication erfolgt	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Baumaterialien	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Rücksichtlich der Linien des Abschnittes A im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1	Stationen der Linien des Abschnittes A im Heft 2 des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, exclusive von jener der Localbahn Tarnopol-Kopyczyńce und Dolina Wygoda
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach			Krakau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue eines Amtsgebäudes für die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg bestimmt sein und mit an dieselbe oder an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. zur Einrichtung des städtischen Wasserwerkes in Krakau bestimmt sein
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	Verschieden
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	50% Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	30% Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, enthaltenen Gebührenberechnungstabellen bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen bis längstens Ende Februar 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirkende Vorlage der auf die Bauunternehmung des Wasserwerkes in Krakau als Absenderin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, auf welchen seitens der Station Krakau bestätigt werden muss, dass die Sendungen zum Baue, bezw. zur Einrichtung des Wasserwerkes in Krakau verwendet werden. In dem Falle als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Diese Frachtdocumente werden nicht mehr zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirken ist	

k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände	Königshof	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen (exclusive Dolina—Wygoda und Tarnopol—Kopyczyńce)	Hrabovka transit (für Lemberg-Kleparów)	Lemberg loco und Lemberg transit für Sendungen nach der Station Lemberg-Kleparów	Anfgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	Verschieden	30 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	30 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, entbaltenen Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg oder an die Bauunternehmung des Wasserwerkes in Lemberg adressirt und auf denselben von der genannten Stadtgemeinde bestätigt werden, dass die Sendungen zum Baue, bezw. zur Einrichtung des Wasserwerkes in Lemberg verwendet wurden		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
45	**k. k. Oesterr. Statsbahnen**	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	L e m b e r g	Lemberg-Kleparów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	L o c a l t a r i f	Verschieden	H e l l e r 10	6	4	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg oder an die Bauunternehmung des Wasserwerkes in Lemberg adressirt, und muss auf denselben von der Station Lemberg-Kleparów bestätigt werden, dass die Sendungen zum Baue des Wasserwerkes in Lemberg verwendet wurden	
46		Welser Localbahn-Gesellschaft	Getreide der Pos. G—9 und Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	W e l s	Aschach a. d. Donau Unter-Rohr oder umgekehrt	**Auflieferung von mindestens 500 t à 1000 kg.** Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen und Ausschluss jeder sonstigen Frachtbegünstigung	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900	Frachtsätze der bezüglichen Stationstarife im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen abzüglich 20 pCt.	Verschieden		4	Vorlage der Original-Frachtbriefe und Frachtbrief-Dupplicate bei Mahlproducten an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz durch den Empfänger, bezw. den Absender bis längstens Ende Februar 1901			

In die bedungene Minimalquantität werden auch die in Wels-Stadt **zur Anf.**, bezw. Abgabe gelangenden gleichartigen Sendungen aus denselben Relationen einbezogen.
Die im Verkehre mit Unter-Rohr für Wels zugestandenen ermässigten Frachtsätze gelangen in gleicher Weise auch für Wels-Stadt zur Anwendung, sofern die an das Zugeständniss geknüpften Bedingungen erfüllt werden

Fortlaufende Nummer	47	48	49
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		
	Welser Localbahn-Gesellschaft		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Getreide, Heu, Stroh, Klee, Häckerling, Erdäpfel, Kraut oder andere Bodenproducte, sowie Holz, Sand, Kalk und Ziegel	a) Holzstoff der Pos. H—29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, b) Pappe der Pos. P—3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Schnittholz der Pos. H—18, Punkt 3, der Güterclassification des Tarif-Theiles I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	der Linie Wels—Unter-Rohr	Unter-Rohr	Sattledt
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach		Sattledt	Wels
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	**Auflieferung von mindestens** **a) 500 t à 1000 kg,** **b) 1000 t à 1000 kg.** Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**Auflieferung von mindestens 600 Tonnen à 1000 kg.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	**Auflieferung von 30 Wagenladungen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
		Wels	Wels transit
		Unter-Rohr	Sattledt
		Sattledt	Unter-Rohr
		Anfgabe als Frachtgut in beliebiger Menge	Säcke, gebranchte
	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900		
	Localtarif		
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Verschieden	Verschieden	Verschieden
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller per 100 kg	Heller per 100 kg	Heller per 100 kg
	a) 27 b) 34	a) 17 b) 20	30 19
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Frachtsätze der bezüglichen Stationstarife im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen abzüglich a) 5 Percent b) 10 „	18 10	18 10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	9 16	7 10	12 9
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz durch den Absender bis längstens Ende Februar 1901	Vorlage der Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz durch den Versender bis längstens Ende Februar 1901	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate seitens des Absenders bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz
Besondere Bemerkungen		In die bedungenen Minimalquantitäten werden auch die in Wels Stadt zur Auf- und Abgabe gelangenden gleichartigen Sendungen aus denselben Relationen einbezogen Die für Wels zugestandenen ermässigten Frachtsätze gelangen in gleicher Weise auch im Verkehre mit Wels Stadt rücksichtlich derselben Relationen zur Anwendung, sofern die an das Zugeständniss geknüpften Bedingungen erfüllt werden	
	14	11	3

56	55	54	53	52	51	50	Fortlaufende Nummer	1
k. k. Oesterr. Staatsbahnen							Die Publication erfolgt von der	2
Murthalbahn Unzmarkt-Manterndorf							und im Namen der	3
Sägespäne	Bundholz	Schwartenholz	Blocbholz	Roheisen, roher Eisenguss und Bessemerblöcke	Holzkohle	Bau-, Brenn-, Lang-, Schnitt-, Werkholz, Extrahölzer, Schwellen, Fichtenrinde	für Artikel	4
allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf							für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Manterndorf, sowie nach Unzmarkt transit							für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg	Aufgabe in jedem Gewichte	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg	Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg				bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.								6
Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen								6
vom 1. Jäuner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900			vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900				Das Zugeständniss wird gemacht in der Zeit und gilt	7
Tarif, Theil I und Tbeil II, für den Transport von Eil- und Fracbtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Babnen							Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Verschieden							Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Verschieden							per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
35 Percent	25 Percent	Bei Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg = 5 Percent " " " " 300 " à 5000 kg = 10 " " " " " 500 " à 5000 kg = 20 "					per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege							Art der Durchführung	12
Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Fracbtbrief-Dnplicate, bezw. Fracht-Anfnahmescheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1901 zu bewirken ist							Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
			Von den genannten Artikeln sind einzeln oder znsammen 5000 kg per Fracbtbrief und Wagen anfzugeben, oder es ist die Fracht für mindestens dieses Gewicbt zu bezahlen				Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	1	57	58	59
		k. k. Oesterr. Staatsbahnen		
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 und 3	Kolomeaer Localbahnen	Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Steine, roh oder behauen	Holzstoff
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	S o p ó w	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Kolomea transit für Sendungen nach Tłumacz-Pałahicze	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf, sowie nach Unzmarkt transit	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Auflieferung eines Minimalquantums von 250 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	**Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg.**
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900		
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Tarif-Theil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Localbahnen	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	70 Heller per Tonne	Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	60	Verschieden	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	10	Bei Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg . . . . . 5 Percent 100 „ à 5000 „ . . . . . 10 „ 200 „ à 5000 „ . . . . . 20 „	Bei Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg = 15 Percent 300 „ à 5000 „ = 20 „ 400 „ à 5000 „ = 25 „
Art der Durchführung	12	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Frachtaufnahmescheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1901 zu bewirken ist	
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	60	61	62
Die Publication erfolgt	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		
von der Namen der und im	Kolomeaer Localbahnen		
für Artikel	Brennholz aus der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Schotter aus der Pos. S—55 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Güter der Classe A, B und C, der Specialtarife 1, 2 und 3, sowie der Ausnahmetarife I, II und V der Localbahn Budweis-Salnau
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Słoboda rungurska-Grube	Kolomea Bahnhof	Gojau
nach	Peczeniżyn-Szczepanowski	Sopów	Budweis transit
	Sopów	Kolomea Bahnhof	oder umgekehrt
	Rungury	Sopów	
	Kolomea Bahnhof	Kolomea Bahnhof	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	**Anflieferung eines Minimalquantums von 500 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	**Auflieferung eines Minimalquantums von 80 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg per Wagen, resp. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, je nach den für die einzelnen Classen und Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in der Station Gojau von einem daselbst abzweigenden Industriegeleise einlangen oder auf ein solches übergeben
	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900		vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Bezeichnung	Localtarif		Localtarif, Theil II, Heft 3
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	7 Heller	9	22	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	5·0 Heller	6·8	8	Die für Kruman in den directen Tarifen enthaltenen Frachtsätze, insoweit directe höhere Frachtsätze im Verkehre mit Gojan bestehen
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	2·0 Heller	2·2	14	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1901 an die Staatsbahn-Direction in Stanislau	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Kolomea als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche zum Behufe der Liquidation bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate hinsichtlich der aufgegebenen Sendungen und Original Frachtbriefe rücksichtlich der zur Abgabe gelangenden Sendungen, vorzulegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen bis längstens Ende Februar 1901
Besondere Bemerkungen	Die Anwendung der ermässigten Frachtsätze ist auch im Kartirungswege zulässig gegen eine seitens des Absenders in Baarem oder geeigneten Wertbpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu leistende Caution behufs Deckung der zwischen den ermässigten und den normalen Frachtsätzen bei nicht erreichtem Minimalquantum aufgelaufenen Differenz		Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente bereits eine Rückvergütung geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
	60	61	62

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer		63	64
Die Publication erfolgt	von der	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	
	und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel	Ziegel aus Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bruchsteine und Schotter aus Pos. 8—55 a der Güterclassifiation des Tarif-Theiles I
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lemberg-Kleparów	Brzuchowice
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Kulików-Mierzwica	
	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Auflieferung eines Minimalquantums von 25 Wagenladungen / 300 Wagenladungen. Die Sendungen müssen zum Bahne der Strasse Kulików-Mierzwica bestimmt sein	
	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Localtarif	
	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	18 / 14
per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die um 50 pCt. gekürzten normalen Frachtsätze des Tarif-Theiles II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 Heller per 100 kg und eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg	0·2 Heller per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg
			14·4 / 11·2
	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	3·6 / 2·8
		Heller	
Art der Durchführung		Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen			Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe bereits eine Rückvergütung geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung

Fahrbetriebsmittel	Ban- und Betriebsmaterialien	Stationen
den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Tarif-Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen mit Ausnahme jener der Localbahnen Tarnopol-Kopyczynce und Dolina-Wygoda		Oświęcim Krakau
		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bahne und Betriebe der Localbahn Jaworzno-Pila bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung als Empfängerin zur Beförderung gelangen
		vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
		Localtarif
Verschieden		
Die um 50 pCt. gekürzten normalen Frachtsätze des Tarif-Theiles II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 Heller per 100 kg und eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg	0·2 Heller per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg	
Verschieden		
Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau	Im Rückvergütungswege	
	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe bereits eine Rückvergütung geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
65	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Bau- und Betriebsmaterialien											
	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen mit Ausnahme jener der Localbahnen Tarnopol-Kopyczynce und Dolina-Wygoda		Fahrbetriebsmittel	Delatyn, Kolomea, Matyjowce, Zablotów, Snlatyn und Zaizan (für letztere Station mit der Bestimmung nach Station Stefanówka der Neuen Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung oder der Bauleitung, bezw. der Verwaltung dieser Localbahn als Empfängerin zur Beförderung gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Die um 50 pCt. gekürzten normalen Frachtsätze des Tarif-Theiles II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Die Frachtbriefe werden nicht mehr zurückgestellt	
												Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau		

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

a) Eisenbahnbaumaterialien b) Fahrbetriebsmittel		a) Eisenbahnbaumaterialien und Requisiten b) Fahrbetriebsmittel									
den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen, exclusive von jenen der Localbahn Tarnopol-Kopyczyńce, sowie exclusive für Holz auf der Localbahn Dolina-Wygoda											
Chabówka		Skawce, Ryczów, Zator, Krakau (mit der Bestimmung nach Trzebinia und Chrzanów) und Kalwarya (mit der Bestimmung nach Wadowice)									
Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. Betriebe der Localbahn Chabówka-Zakopane bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder die Bauleitung, bezw. die Verwaltung dieser Localbahn als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Trzebinia-Skawce bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder Bauleitung, bezw. die Verwaltung dieser Localbahn als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen									
vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900											
Localtarif											
Verschieden											
ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg ad b) 50 Percent Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg											
Verschieden											
ad a) Im Rückvergütungswege ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau											
ad a) Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bauunternehmung, Bauleitung oder Bahnverwaltung lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung											

Fortlaufende Nummer	67	68
1		
2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
3		
4	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien; b) Fahrbetriebsmittel	Eisenbahnban- und Betriebsmaterialien aller Art
5	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, entbaltenen Stationen mit Ausnahme jener der Localbahnen Tarnopol-Kopyczyńce und Dolina-Wigoda	Rücksicbtlich der Linien des Abscbnittes A im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1
5	K r a k a u	K r a k a n
6	Aufgabe als Frachtgut unter Einbaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bane der Localbahn Krakau-Kocmyrzów bestimmt sein und mit Fracbtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin zu fungiren hat, zur Beförderung gelangen	Anfgabe als Fracbtgut unter Einbaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bane der Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbacb bestimmt sein und mit Fracbtbriefen, auf welcben der Landesausscbuss des Königreiches Böhmen als Absender und Empfänger zu erscheinen bat, zur Beförderung gelangen
7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
8	Localtarif	Localtarif
9	Verscbieden	Verscbieden
10	ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfracbtsatzes von 8 h per 100 kg; ad b) 50 Percent Nachlass von den normalen Fracbtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinbeitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Miuimalfracbtsatzes von 8 h per 100 kg
11	Verschieden	Verschieden
12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13	Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Fracbtbriefe, welche nicbt zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Fracbtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf den bezeicbneten Landesausschuss als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventnelle Mehrbetrag zur Liquidirung
14		

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
3	von der	
3	und im Namen der	
4	für Artikel	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	
9	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

Fortlaufende Nummer	1	69	70
Die Publication erfolgt	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der	3		
und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien; b) Fahrbetriebsmittel	a) Brückenbestandtheile, hölzernes und eisernes Oberbaumateriale, Stationseinrichtungen und Ausrüstungsgegenstände, Requisiten für den Bahnaufsichts-, Bahnerhaltungs- und Verkehrsdienst. b) Fahrbetriebsmittel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, Localbahn Nusle-Modřan enthaltenen Stationen, sowie von Stationen der Theilstrecken Čerčan-Pišely—Eule und Modřan—Měchenic—Dobříš	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Eule und Wran	Stankau, Blisowa-Bischofteinitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Theilstrecke „Eule—Dawle" der Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobříš bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn, bezw. die Localbahnverwaltung als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	ad a) Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder die Bauleitung der Localbahn Stankau-Ronsperg als Empfängerin zu erscheinen hat, und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. ad a) und b) Die Sendungen müssen für die Localbahn Stankau-Ronsperg bestimmt sein
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 0·2 b per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg. ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 b per 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 b für 100 kg ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	ad a) Im Rückvergütungswege. ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag	ad a) Im Rückvergütungswege. ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	ad a) Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bahn-, bezw. Localbahn-Unternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	ad a) Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauunternehmung oder Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe
Besondere Bemerkungen	14		In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung

71

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

	b) Fahrbetriebsmittel		a) Eisenbahnbaumaterialien, Eisenbahnschienen und Kleinmaterialien, Oberbauschwellen, Weichen, eiserne Brückenconstructionen, Stationseinrichtungen, sowie Ausrüstungsgegenstände										
	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen												
	Neuhof, Mies-Kladran												
	Die Sendungen müssen für die Localbahn Neuhof-Weseritz bestimmt sein		ad a) Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder die Bauleitung der Localbahn Neuhof-Weseritz als Empfängerin zu erscheinen hat und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Neuhof-Weseritz bestimmt sein										
	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900												
	Localtarif												
	Verschieden												
	ad b) 50 Percent Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimalgewichtssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg		ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg										
	Verschieden												
	ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen.		ad a) Im Rückvergütungswege										
			ad a) Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauunternehmung oder Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung										

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
72	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	St. Pölten und Priuzersdorf	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Ausgestaltung der Geleiseanlagen für neu zu errichtende Haltestellen, bezw. für eine Vermehrung des Fahrparkes der Pielachthalbahn bestimmt und an das Niederösterr. Landeseisenbahnamt (Pielachthalbahn) adressirt sein	vom 1. Jäuner 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1900	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg; ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf das Niederösterr. Landeseisenbahnamt (Pielachthalbahn) lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
73	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Zeltweg, Wolfsberg, Unterdrauburg, Wöllan	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. Eisenbahnhanleitung Wolfsberg, bezw. Windischgraz oder die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach als Empfängerin erscheint, zur Beförderung gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1900	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg; ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Verschieden	ad a) Im Rückvergütungswege ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach	ad a) Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichneten Bauleitungen oder Staatsbahn-Direction als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung.	Nebige Tarifermässigung hat nur rücksichtlich der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Geltung

Fortlaufende Nummer	1	74	75
		k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt	2		
von der Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Eisenbahnbaumaterialien
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach		Gmünd, Pürbach-Schrems und Erdweis	Winterberg und Prachatitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauleitung dieser Localbahn in Gmünd als Empfängerin zur Beförderung gelangen	Anfgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahnen Winterberg-Wallern und Prachatitz-Wallern bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahnen als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Die Frachtbriefe werden nicht mehr zurückgestellt	Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
76	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Oświęcim	Lemberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Abladen der Transporte hat durch den Empfänger, bezw. auf dessen Kosten zu erfolgen. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg adressirt und auf denselben von der genannten Stadtgemeinde bestätigt werden, dass die Sendungen zur Erweiterung der städtischen Gasleitungen verwendet wurden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	190 Heller	136 Heller	54 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	
77	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Erbsen, ungeschälte, aus Pos. E—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stationen der Strecken Lemberg—Podwołoczyska, Krasne—Brody, Lemberg—Halicz—Itzkany, Stryj—Stanislau—Husiatyn und Czernowitz—Nowosielitza, sowie der Linien Chodorów—Podwysokie und Halicz—Ostrów—Berezowica	Lemberg loco oder Lemberg Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 51 km Verfrachtung auf eine Distanz von mindestens 51 km per Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Specialtarif I	Frachtsätze des Specialtarifes I, abzüglich zehn Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend und vorzulegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg bis längstens Ende März 1901. Sollte auf Grund derselben eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Lemberg verarbeitet werden, und hat demgemäss die betreffende Fabrik auf den Avisi und Bezugsscheinen zu bestätigen, dass die Erbsen thatsächlich zum Zwecke der Verarbeitung im eigenen Etablissement bezogen wurden	
78	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Localbahnen	Schnittholz der Pos. H—18 und H—19, Punkt 6, sowie Holz der Pos. H—20a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, welches aus einem mindestens 40 km von der Eisenbahnstation Kimpolung entfernten Sägewerke zur Bahnstation Kimpolung zugeführt wird	Kimpolung	Hatna transit mit der Bestimmung nach westlich von Hatna gelegenen Stationen	Aufgabe als Frachtgut mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verpflichtung des betreffenden Sägewerkes mittelst schriftlicher Erklärung, sein gesammtes mittelst Eisenbahn zum Versandt gelangendes Productionsquantum Schnittmaterial ausschliesslich ab Kimpolung per Bahn zu verfrachten. Auf den Frachtbrief-Duplicaten ist die Provenienz des Gutes an der Hand des Original-Lieferscheines durch das k. k. Bahnstationsamt Kimpolung zu bestätigen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	64 Heller	40 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	Sägewerke, die von dem nebenstehenden Frachtsatze Gebrauch machen wollen, haben dies der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorher anzuzeigen und die vorgeschriebene Erklärung wegen Verfrachtung ihrer gesammten Production per Bahn ab Kimpolung abzugeben	

Fortlaufende Nummer	79	80	81
Die Publication erfolgt: von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Eisenhahn Lemberg-Belzec-Tomaszów	Eisenbahn Lemberg-Bełzec-Tomaszów	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz der Pos. H—18 nnd 19, sowie H—20a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Eichenbolzabfallbretter
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Stationen der Eisenhahn Lemberg-Bełzec	Dohrosin	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Rawa rnska	Lemberg-Frachtenbahnhof und Lemberg-Kleparów	Lemberg-Kleparów
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgahe als Frachtgut, Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Fracbtbrief und Wagen. Das Anf- nnd Abladen hahen die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Aufgahe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Fracbtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen bahen die Parteien anf eigene Kosten zn bewirken	**Auflieferung von mindestens 1500 Tonnen.** Bei Aufgabe von, bezw. Fracbtzahlung für mindestens 10.000 kg per Fracbtbrief und Wagen. Verwendung zur Friesenerzengnng
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 his 31. Decemher 1900	vom 1. Jänner 1900 his 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verscbieden	40 Heller	Specialtarif 2
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	32 Heller	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, unter Ziffer VI enthaltenen Frachtsätzen des Specialtarifes 2 der Gebührenherechnungstahelle	8 Heller	20 Percent
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Fracbtbrief-Duplicate, welcbe vom Absender his längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu hewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Dnplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Febrnar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemherg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Original-Fracbtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zn bewirken ist
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	82	83	84	85
1				
Die Publication erfolgt — von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
2				
Die Publication erfolgt — und im Namen der	Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów			
3				
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Schnitt- und Bauholz aus Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Seilerwaaren (Pos. S—40 der Güterclassification des Tarif-Theiles I)
4				
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Janów und Domażyr	Bełzec	Lemberg	Radymno
5				
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Lemberg	Lemberg	Lemberg-Kleparów	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, angeführten Linien
6				
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nach- und gilt in der Zeit stehender Bedingungen	**Anflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagenladungen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	**Aufgabe von mindestens 100 Wagen.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe in jedem Gewichte
7				
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nach- und gilt in der Zeit stehender Bedingungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	vom 1. Jäuner 1900 bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
8				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
9				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	59 Heller	6 Heller	der Classe II
10				
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	31 Heller	4·4 Heller	der Classe A
11				
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 Percent	28 Heller	1·6 Heller	Verschieden
12				
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1901 zu bewirken ist
14				
Besondere Bemerkungen		In das Minimalquantum sind auch jene Wageuladungen einzurechnen, welche von Bełzec via Lemberg nach Tarnopol geben		

Fortlaufende Nummer	1	86	87	88
Die Publication erfolge	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der und im Namen der	3	Eisenbahn Lemberg-Bełzec-Tomaszów	Localbahn Lemberg-(Kleparów-)Jaonów	Kolomeaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Bruchsteine, Schotter der Pos. 8—55 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bruchsteine aus Pos. 8—55 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bruchsteine aus Pos. 8—55 a der Güterclassificaton des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Rawar ruska	Lemberg (Frachtenbahnhof)	Rungury Stoboda rungurska-Grube
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Zółkiew Lemberg-Frachtenbahnhof	Rzęsna ruska	Sopów Szeparowce-Kniażdwór
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	**Auflieferung von mindestens 300 Wagenladungen während der Begünstigungsdauer.** Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht jedes verwendeten Wagens Das Anf- nnd Ahladen haben die Parteien anf eigene Kosten zu bewirken	Anfgabe von mindestens 4000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsfrist als Frachtgut, Frachtzahlnng nach dem Ladegewicbte des verwendeten Wagens. Das Auf- nod Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	**Verfrachtung eines Minimalquantums von 40 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen baben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
	7	vom 1. Jäoner 1900 bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900	vom i. Jänner 1900 bis 31. December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Heller: 24	Heller: 9	Heller: 36
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Heller: 16	Heller: 7·2	Heller: 8
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	Heller: 8	Heller: 1·8	Heller: 28
		Heller: 45		Heller: 48
		Heller: 30		Heller: 10
		Heller: 15		Heller: 38
		Heller: 54		Heller: 66
		Heller: 12		Heller: 16
		Heller: 42		Heller: 50
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen längstens bis Ende Februar 1901 zu bewirkende Vorlage der auf eine nnd dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Dnplicate bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lauteode Fracbtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Directiou in Stanislau vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen	14			Die Verladung der Bruchsteine in Rungury kann nur nach vorheriger Uebereinkunft mit der k. k. Staatsbahn Direction in Stanislau erfolgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
89	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Pflastersteine, Bordsteine und Saumsteine aus Pos. 8—55 b des Tarif-Theiles I	den im Abschnitt A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen	den südlich von Czernowitz gelegenen Stationen		vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif				Im Rückvergütungswege		

Rücksichtlich dieser Transporte erfahren bei Reexpedition in Czernowitz die hezüglichen im Localtarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, sub IX/2, Art. 10, enthaltenen Bestimmungen unter f), bezw. h) nachstehende Aenderungen:

1. Unter f): die hetreffenden directen Frachtsätze gelangen für das im Laufe der Begünstigungsperiode ab der Einlagerungsstation Czernowitz verfrachtete Gesammtgewicht zur Berechnung, wenn die Verfrachtung eines gleichen Gesammtgewichtes bis Czernowitz nachgewiesen erscheint;

2. unter h): in jenen Fällen, wo die Beschaffung der Original-Frachtbriefe ab der Einlagerungsstation bis zur Bestimmungsstation nicht möglich ist, können behufs Liquidirung der Differenzfrachten anstatt der Original-Frachtbriefe die von der Reexpeditionsstation Czernowitz beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe vorgelegt werden.

90	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Nüsse mit Herkunft von Périgueux (Station der Orléansbahn)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Wien 1 K.E.B. (Westbahnhof)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil I, Abtheilung A und B, vom 1. Jänner 1893, bezw. vom 1. Jänner 1900 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Bregenz transit	38·20	33·60	4·60	Im Kartirungswege	Die Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen von Périgueux, welche in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn zur Umkartirung gelangen. 2. Auf Transporte ab Périgueux, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien 1 K.E.B. (Westbahnhof) reexpedirt werden. Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn begleitet haben und aus welchen ersehen werden muss, dass die Sendungen thatsächlich ans Périgueux stammen, nachzuweisen
									Buchs transit	37·40	33·60	3·80		
									Lindau transit	38·20	33·60	4·60		
									Romanshorn transit	41·20	36·60	4·60		
				Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen					Bregenz transit	41·40	33·60	7·80		
									Buchs transit	40·50	33·60	6·90		
									Lindau transit	41·40	33·60	7·80		
									Romanshorn transit	45·20	37·40	7·80		

per 1000 kg Francs in Gold

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
91	Mühlkreisbahn		Güter aller Classen exclusive der Special- und Ausnahmetarife	den Stationen der Mühlkreisbahn		per Jahr von Gütern aller Classen, wobei mindestens ein Drittel des gesammten Quantums nach Classe I und II tarifirt: 2000 q / 3000 q / 4000 q / 5000 q und darüber	vom 1. Jänner bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	6% von dem Tarifeinheitssatze (excl. Manipulationsgebühr), mit welchem das Gut zum Transporte berechnet wurde: 5% / 3% / 2%	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 15. Februar 1901	Güter, welche zu den Special- und Ausnahmetarifen abgefertigt sind, werden bei Bestimmung der Jahresquantität hierücksichtigt, erhalten jedoch keinen Nachlass
92			a) Papierabfälle (scart.), rohe Hadern, Holzstoff. Cellulose; b) Pappendeckel, Papiersäcke, Packpapier; c) Schreib-, Zeichnen-, Filtrir-, Druck-, Cartonpapier; d) Bücher, Converts, Schuldecken; e) Maschinen und Maschinentheile	Kilometer 36·0	Urfahr	Von Papierabfall müssen per Frachtbrief und Waggon mindestens 5000 kg zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Ablegen, resp. Auf- und Abladen oder Ueberladen dieser Frachtgüter an der Verladestelle wird durch die Partei besorgt	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900			ad a) 38·4 / ad b) 46 / ad c) 53 / ad d) 60 / ad e) 48				
93			Malz	Urfahr	Neufelden	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei				51		Im Kartirungswege		
			Malzwein wie Bier	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Bestimmungen						67				
			Oele der Position Oe—4							67				
			Tschloschen, leere, neue							82				
			Gebinde, neue (sperrig)	und umgekehrt						107				

Fortlaufende Nummer	94	95
1		
Die Publication erfolgt — von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Eier der Pos. E—2 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Coaks
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Stationen der Südbahn-Gesellschaft und deren Anschlussbahnen	a) sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Bares, Csáktornia, Marburg, Pöltschach und Rann	Donawitz
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Diese Begünstigung ist für jene nach den genannten Bestimmungsstationen abgefertigten Mengen giltig, welche ab diesen Stationen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes exportirt werden	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 70.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif der Südbahn-Gesellschaft	Ansnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehre via Wien und Localtarif der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Fracbtsätze der Classe II	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Frachtsätze der Classe A	1330 Heller / 1300 Heller / 1160 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	Verschieden	ad a) 1330 Heller ad b) 1300 Heller ad a) 170 Heller ad b) 140 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege / Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, sowie Frachtbrief-Duplicate zum Nachweise der Verfrachtung gleicher Mengen nach dem Auslande, welche Docnmente längstens bis Ende April 1901 in Vorlage gebracht werden müssen	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen		Die Frachtnachlässe werden von der Südbahn-Gesellschaft und von der Leoben-Vordernberger Eisenbahn getragen
1	94	95

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
96	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Schafwollgarn a) ein- oder mehrdrähtiges, b) einfaches (eindrähtiges), c) zwei- oder mehrdrähtiges	Traiskirchen	A.T.E.: Teplitz B.E.E.: Unter-Graslitz Weipert B.N.B.: Beusen Grund-Georgenthal Rumburg Schönlinde Warnsdorf k.k.St.B.: Bregenz Dornbirn Kolomea Pola Saybusch-Żywiec W.P.B.: Ebreichsdorf Unter-Waltersdorf Gr.-Neusiedl S.B.: Graz Gumpoldskirchen Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B.	ad a) bei Aufgabe unter 5000 kg; ad b) und c) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a) b) c) 455 328 454 508 356 490 551 439 468 474 468 474 632 624 859 490 376 65 65 71 209 65 441 369 404		Im Kartirungswege		
				Vöslau-Gainfarn	k.k.St.B.: Bregenz Dornbirn Kolomea Krems Piestiug Pola St. Pölten Saybusch-Żywiec W.P.B.: Ebreichsdorf Unter-Waltersdorf Gr.-Neusiedl S.B.: Graz Gumpoldskirchen Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B					624 617 870 131 40 471 101 387 63 53 63 188 23 422 343 376				
97	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—18, Ziffer 1, der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Gottschee, Rudolfswerth und Strascha	Adelsberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Verschieden	60 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Heller incl. Mgb.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
98	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Eisenerz Krumpenthal	Donawitz	Rücksichtlich Erze, Roheisen und Mineralkohle bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, rücksichtlich Coaks bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen rnd Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten zu besorgen. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Tarife	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne à 1000 kg 284 284		Im Kartirungswege		
				Eisenerz Krumpenthal	Leoben S.B.					320 320				
				Donawitz	Eisenerz via Vordernberg					284				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B.	Eisenerz Krumpenthal Erzberg Prebichl					286 286 276 256				
			Erze	Eisenerz Krumpenthal Erzberg Prebichl Vordernberg-Markt	Donawitz					272 272 232 212 142				
		Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Kohle, mineralische, und Coaks	Leoben S.B.	Donawitz und vice versa			Localtarif	140	60	80			
99	Südbahn-Gesellschaft		Wein	Wien (Matzleinsdorf)	Rodaun	Bei Verladung in Fässern Frachtzahlung für mindestens 8000 kg per verwendeten Wagen oder bei Verladung in Reservoirwagen Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Reservoirwagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	34 Heller incl. Mgb.	26 Heller incl. Mgb.	8 Heller	Im Kartirungswege		
100	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue und zur Einrichtung eines Hotels in Trient bezogen werden, gelangt ab Stationen der österreichisch-n Linien der Südbahn nach Trient mit Giltigkeit ab 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für denselben festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
101	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile aus Eisen, Gusseisen oder Stahl, auch mit anderem Materiale verbunden, eiserne Kessel (maschinelle Einrichtungsgegenstände für Zuckerfabriken)	Prag k.k.St.B., Bubna und Sandthor, ferner Smichow	Peri transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen sind mit directen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden, internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung zu bringen. Das Aufladen der Sendungen hat durch die Partei zu erfolgen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Francs per Tonne = 1000 kg 34 19	30·—	4·19	Kartirung		
102	Südbahn-Gesellschaft		Spiritus	Wien-Matzleinsdorf	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandgütertarifes	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1898	190 Heller incl. Manipulationsgebühr	140 Heller incl. Manipulationsgebühr	50 Heller	Im Kartirungswege		
103	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schwefelkiesabbrände	Liesing	Schönbrunn	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Nord-Süd-Oesterreichischen Eisenbahnverband	99 Heller	76 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege		
104	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oelkuchen und Oelkuchenmehl (zerkleinerte Oelkuchen) aller Art	T r i e s t	Buchs trans.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr zur Aufgabe gelangen und nach Bern bestimmt sein	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis December 1900	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr	255 Centimes	189 Centimes	66 Centimes	Im Kartirungswege		
					Bregenz trans.				255 Centimes	193 Centimes	62 Centimes			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
105	**Südbahn-Gesellschaft**		Spiritus	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld transit	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Tarife	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Anhang zu den vom 1. Jänner 1898 giltigen Tarifen für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft I und 2, vom 1. Jänner 1898	186 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	140 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	46 Heller	Im Kartirungswege		
106	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Reis, geschält, auch gemahlen (Reismehl, Reisgries)	Cervignano trs.	Triest S.B.	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen von Portogruaro proveniren und mit directen internationalen Frachtbriefen nach Triest S.B. zur Beförderung gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	0·61 Frcs.	Variabel	Kartirung		
107	**Südbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Dornegg-Feistritz	Finme	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten besorgen zu lassen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. September 1898	22 Heller incl. ungar. Steuer	16 Heller incl. ungar. Steuer	6 Heller	Im Kartirungswege		
108	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine des Specialtarifes 3	der zwischen den Stationen Znaim und Wolframitzkirchen bei km 104—106 situirten Verladestelle	Stockerau	Unter Anfrechthaltung der laut Localtarif für den Ausnahmetarif 20 d) bestehenden Bestimmungen	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1900	Localtarif vom 1. Jänner 1898	22 Heller			Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. **Wien, 6 Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kaiserliche Verordnung vom 27. December 1899,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1900.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die directen Steuern und indirecten Abgaben nach den bestehenden Normen in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1900 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1900 sich ergebenden Auslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1900 festzustellenden Credite zu bestreiten.

§ 3.

Die nachstehend angeführten Credite (Beträge) können noch bis Ende Juni 1900 verwendet werden und sind diese Credite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1899 zur Verwendung gelangen, so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1900 bewilligt worden wären.

I. Im Staatsvoranschlage.

. . . . . .

D. Im Etat des Handelsministeriums.

. . . . . .

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von . . . . . fl. 976 000 oder K 1,952.000

4. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1897 unter Titel 7, § 3, für die Herstellung eines Landungsmolo in Pola als 5. Rate bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von . . . . . fl. 25.000 oder K 50.000

5. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Titel 8, § 3, für denselben Zweck als 6. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 7000 oder K 14.000

6. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898, unter Titel 8, § 4, für Herstellung einer Ufermauer in Pučiščé auf der Insel Brazza als 1. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 5000 oder K 10.000

*) Enthalten in dem am 31. December 1899 ausgegebenen CX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 264.

7. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Titel 8, § 4, für Herstellung einer Ufermauer in Trau als 3. Rate vorgesehene Betrag von fl. 5000 oder K 10.000.

. . . . . .

E. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, für die Herstellung einer Zweigleitung zur Wasserstation am Bahnhofe Mittelgrund bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R. G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von fl. 7410 in Gold oder in K 17.640.

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 unter Capitel 28, Titel 7, § 1, für die Erweiterung der Station Neu-Sandec bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von . . . . . fl. 50.000 oder K 100.000.

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1897, unter Capitel 28, Titel 4, § 2, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von . . . . . fl. 19.000 oder K 38.000.

4. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 15. Juli 1897, R.-G.-Bl. Nr. 169, unter dem Titel Staatseisenbahnbau, Bau der Linie Stanislau—Woronienka, Auslagen für Mehrarbeiten, vorgesehene und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Betrag von fl. 150.000 oder K 300.000.

5. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 4, § 2, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 2800 oder K 5600.

6. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 4, § 3, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 10.500 oder K 21.000.

7. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 11, Ergänzung der für den Stations- und Fahrdienst bestimmten Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, inclusive Lademittel vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 55.000 oder K 110.000.

8. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 11, für Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und die zu Untersuchungszwecken erforderlichen Instrumente und Apparate vorgesehene Betrag von fl. 100.000 oder K 200.000.

9. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 11, für Telegraphen-, Fernsprech- und Signalisirungsleitungen, Apparate und Einrichtungen vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 176.500 oder K 353.000.

10. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 11, für Durchführung von Versuchen und Neuerungen vorgesehene Betrag von fl. 30.000 oder K 60.000.

11. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 11, für die Verbesserung der Speisewässer, eventuell Druckwerksanlagen vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 120.000 oder K 240.000.

12. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds: b) der Linien der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, für Erweiterung von Anschlussstationen nebst Reconstruction der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 84.500 oder K 169.000.

II. Investitionspräliminare.

Die nachstehend aufgeführten Investitionscredite (Beträge) können noch bis Ende Juni 1900 verwendet werden.

. . . . . .

E. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

Die nachstehend benannten, mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1897, Beilage II, bewilligten und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerten Credite, und zwar:

a) Staatseisenbahnbau:

1. Unter Post 2 für den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie von . . . fl. 1,214.940 oder K 2,429.880.
2. Unter Post 5 für den Bau der Localbahn Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) fl. 49.470 oder K 98.940.
3. Unter Post 6 für den Bau der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel . . . . . fl. 14.690 oder K 29.380.
4. Unter Post 7 für den Bau der Eisenbahn Beraun-Dušnik . . . . . fl. 857.660 oder K 1,715.320.
5. Unter Post 10 für den Bau der Localbahn Grulich (Lichtenau)-Schildberg . . . fl. 780.000 oder K 1,560.000.
6. Unter Post 11 für den Bau der Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof . . . . . fl. 375.000 oder K 750.000.
7. Unter Post 12 für den Bau der Localbahn Olbersdorf-Hotzenplotz . . . . fl. 660.000 oder K 1,320.000.

b) Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen:

8. Unter Post 14 für den Bau der Localbahnen Čerčan-Kolin mit Abzweigung nach Kaców fl. 300.000 oder K 600.000.
Karlsbad-Merkelsgrün . . . . . fl. 40.000 oder K 80.000.

9. Unter Post 15 der Staatsbeitrag für die Ausgestaltung der Localbahnstrecke Chabówka—Neumarkt fl. 1,300.000 oder K 2,600.000.

10. Unter Post 16 der Staatsbeitrag für den Bau der Eisenbahnen Lužan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin (Brodina) und Nepolokoutz-Wiżnitz, einmaliger Staatsbeitrag . . fl. 1,500.000 oder K 3,000.000.

c) Staatseisenbahnbetrieb:

11. Unter Post 17 für die Herstellung zweiter Geleise: Salzburg-Reichsgrenze fl. 126.000 oder K 252 000.

12. Unter Post 18 für die Erweiterung von Stationen und dazu gehörigen Anlagen: Station Neu-Sandec fl. 50.000 oder K 100.000.

13. Unter Post 23 für die Ueberfahrt der Lembergerstrasse in der Station Przemyśl-Bakonczyce und zweites Geleise im Verbindungsdreiecke daselbst . . . . . fl. 222.700 oder K 445.400.

Die nachstehend benannten, in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, Beilage II, für das Jahr 1898 vorgesehenen Credite, und zwar:

a) Statseisenbahnbau:

14. Unter Post 5, Chodorów-Podwysokie von . . . . . fl. 400.000 oder K 800.000.

15. Unter Post 7 Freudenthal—Klein-Mohrau; Projectskosten und Vorarbeiten von fl. 40.000 oder K 80.000.

16. Unter Post 8, Haugsdorf-Weidenau von . . . . . fl. 80.000 oder K 160.000.

17. Unter Post 9, Barzdorf-Jauernig von . . . . . fl. 80.000 oder K 160.000.

18. Unter Post 10, Halicz-Ostrów-Tarnopol; Mehrerforderniss über die gesetzlich genehmigte Baukostensumme von . . . . . fl. 400.000 oder K 800.000.

b) Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen:

19. Unter Post 11, Bau der Localbahnen:
Trzebinia-Skawce . . . . . fl. 420.000 oder K 840.000
Piła-Jaworzno . . . . . fl. 116.000 oder K 232.000
Chabówka-Zakopane . . . . . fl. 235.000 oder K 470.000
Kołomea-Stefanówka . . . . . fl. 425.000 oder K 850.000
Anderweitige, insbesondere für im administrativen Wege zu genehmigende Beitragsleistungen für Bahnen niederer Ordnung . . . . . fl. 146.000 oder K 292.000.

c) Staatseisenbahnbetrieb:

20. Unter Post 15, Herstellung zweiter Geleise Salzburg-Reichsgrenze von . fl. 50.400 oder K 100.800.

21. Unter Post 17, Investitionen auf der Wiener Verbindungsbahn: Brückenverstärkungen von fl. 18.000 oder K 36.000.

22. Unter Post 19:
a) Erweiterungen hervorragender Bedeutung:
Station Budweis (6. Rate) . . . . . fl. 200.000 oder K 400.000
„ Bilin und Saaz (2. Rate) . . . . . fl. 150.000 oder K 300.000
„ Prag und Zugförderungsanlage in Nusle (8. Rate) . . . . . fl. 110.000 oder K 220.000
„ und Werkstätte Gmünd . . . . . fl. 100.000 oder K 200.000
„ Beraun (3. Rate) . . . . . fl. 100.000 oder K 200.000
„ Laibach . . . . . fl. 72.000 oder K 144.000
„ Ullitz-Pleschwitz . . . . . fl. 53.000 oder K 106.000
Werkstätte Laun . . . . . fl. 51.700 oder K 103.400
Station Bregenz (1. Rate) . . . . . fl. 50.000 oder K 100.000
„ und Werkstätte Wien . . . . . fl. 49.500 oder K 99.000
„ Wolschan (3. Rate) . . . . . fl. 48.000 oder K 96.000
„ Nürschan (3. Rate) . . . . . fl. 42.000 oder K 84.000
„ Przemyśl . . . . . fl. 40.000 oder K 80.000
„ Zliv (3. Rate) . . . . . fl. 31.000 oder K 62.000
„ Klobuk . . . . . fl. 30.800 oder K 61.600
„ Wrbno . . . . . fl. 23.200 oder K 46.400

b) Erweiterungen geringerer Bedeutung: . . . . . fl. 374.400 oder K 748.800
23. Unter Post 21, Wohngebäude für Beamte und Diener von . . . . fl. 500.000 oder K 1,000.000
24. Unter Post 23, Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien von fl. 300.000 oder K 600.000
25. Unter Post 24, Strassenunterfahrt in Krakau von . . . . . fl. 150.000 oder K 300.000
26. Unter Post 27, Erweiterung und Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene unvorhergesehene Auslagen von . . . . . fl. 300.000 oder K 600.000.

§ 4.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche mit 1. Jänner 1900 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 27. December 1899.

Franz Joseph m. p.

Wittek m. p. **Welsersheimb** m. p. **Chlędowski** m. p.
Blumfeld m. p. **Stummer** m. p. **Jorkasch** m. p.
Stibral m. p. **Schrott** m. p. **Bernd** m. p.

Verordnung der k. k. Ministerien der Finanzen und des Handels vom 29. December 1899,*) betreffend die Einreihung der Insel Ceylon unter die gemäss § 16 der Ministerialverordnung vom 18. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 177, für die Zwecke der Statistik des auswärtigen Handels des österreichisch-ungarischen Zollgebietes jedenfalls anzumeldenden Herkunfts- und Bestimmungsgebiete.

In Durchführung des Gesetzes vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels, und in theilweiser Abänderung der diesbezüglichen Durchführungsverordnung vom 18 December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 177, wird die Einreihung der Insel Ceylon unter die gemäss § 16 der ebengenannten Verordnung für die Zwecke der Statistik des auswärtigen Handels des österreichisch-ungarischen Zollgebietes jedenfalls anzumeldenden Herkunfts- und Bestimmungsgebiete hiemit angeordnet. Im § 16 der bezeichneten Verordnung ist daher statt der Worte: „25. Britisch-Indien“ zu setzen: „25, a. Britisch-Indien, 25, b. Insel Ceylon“.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem dieselbe den Zollämtern bekannt wird, in Kraft.

Stibral m. p. **Jorkasch** m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: (deutsch) „Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn“, (böhmisch) „Mostecko-Lowosická spojovací dráha“ mit dem Sitze in Prag.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium den Herren Dr. Alois Bauer, Gutsbesitzer in Podseditz Dr. Albin Victor Tschinkel, Advocat in Teplitz, und Victor Noback, Bauunternehmer in Prag, als Concessionären der den Gegenstand der Concessionsurkunden vom 29. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 48, und vom 27. Juni 1898, R.-G.-Bl. Nr. 113, bildenden Localbahn Sedlitz-Žižkowitz mit der Fortsetzungslinie Sedlitz—Obernitz die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: (deutsch) „Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn“, (böhmisch) „Mostecko-Lowosická spojovací dráha“ mit dem Sitze in Prag ertheilt, und die k. k. Statthalterei in Prag hat über Ermächtigung des Ministeriums des Innern die Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 18. December 1899. — Z. 41.948. E.-M.-Z. 59.354.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Localbahn-Gesellschaft Potscherad-Wurzmes.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die von der XII. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Localbahn-Gesellschaft Potscherad-Wurzmes in Prag vom 8. Juli 1899 beschlossene Aenderung des § 43 der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 2. December 1899. — Z. 39.311. E.-M.-Z. 57.957.

Berichtigung.

In den in Nr. 133 vom 21. November 1899 veröffentlichten Concessionsbedingnissen für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Kimpolung nach Dorna-Watra mit einer Abzweigung von Pożoritta nach Louisenthal hat es unter „6. Unterbau“ richtig zu lauten: „Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·0 m zu erhalten“, anstatt, wie angegeben, 4·3 m.

*) Enthalten in dem am 31. December 1899 ausgegebenen CXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 274.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahn Dolnja-Glavska—Bocche di Cattaro sammt Flügelbahn Uskoplje-Gravosa. (Politische Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie Festsetzung der feuersicheren Herstellungen der Varianten km 0·760 bis 14·352 der Flügelbahn Gravosa-Uskoplje, dann von km 0·5176 bis 1·40 und von km 3·86 bis 4·00 der Linie Dolnja-Glavska—Bocche di Cattaro. Bauconsenstheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Zara vom 19. October 1899, Z. 30.539, über das Ergebniss der in der Zeit vom 21. bis 24. September 1899 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Varianten der Theilstrecken von km 0·760 bis km 14·352 der Flügelbahn Gravosa-Uskoplje, dann von km 0·5176 bis km 1·40 und von km 3·86 bis km 4·00 der Linie Dolnja-Glavska—Bocche di Cattaro, wonach mit Rücksicht auf das im Allgemeinen anstandslose Ergebniss der commissionellen Amtshandlungen der Bauconsens für die Erd- und Nebenarbeiten der drei vorgenannten Theilstrecken unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundflächen gemäss § 19 und ff. der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, sich selbst ergibt, unter Genehmigung der von der Commission getroffenen Bestimmungen, bezw. gestellten Anträge zur Kenntniss genommen und hinsichtlich der im Protokolle offengehaltenen Fragen die Entscheidung getroffen. [E.-M.-Z. 49.321/18.]

Elektrische Strassenbahnen in Triest. (Anlage der Station Servola.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. December 1899 die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von der Società Triestina Tramway vorgelegten Detailprojectes für die Variante wegen Anlage der Station Servola der elektrischen Strassenbahnen in Triest die politische Begehung vorzunehmen.

Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 56.015 ex 1899.]

Kleinbahn Lupków-Cisna. (Localverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Localverhandlung anlässlich der von mehreren Gemeindeinsassen in Wola Michowa gegen die Kleinbahn Lupków-Cisna erhobenen Beschwerden auf den 4. Jänner 1900 anberaumt.

Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Lisko, Franz Szalowski, betraut.

[E.-M.-Z. 60.694 ex 1899.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate August 1899.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August 1899 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. August 1899 die 17·54 km lange Nebenbahn Bolkenhain-Merzdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr mit folgenden Stationen: Bolkenhain (Anschlussstation an die Strecke Striegau—Bolkenhain), Alt-Röhrsdorf (4·77 km), Grosser Hau (9·81 km), Thomasdorf (11·59 km) und Merzdorf (17·54 km, Anschlussstation an die Hauptbahn Dittersbach-Hirschberg i. Schl.); diese Strecke zweigt von der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf auf freier Strecke ab; letztere wird bis Bahnhof Merzdorf mitbenützt; die Spurweite beträgt 1·435 m, der zulässige grösste Radstand ist unbeschränkt; der kleinste Bogenhalbmesser ist 300 m, die grösste Steigung 1 : 70, der Raddruck 7000 kg; bei der Beladung offener Wagen ist ein unbeschränktes Lademass; am 4. August 1899 die 19·7 km lange, schmalspurige Kleinbahnstrecke Hadersleben—Woyens im Bezirke der Kleinbahnen des Kreises Hadersleben, mit den Stationen Lüderbrücke, Erleff, Mastrup, Ustrup, Högelund, Ladegaart II und Jernhütte für den Personen- und Güterverkehr; am 14. August die 4·4 km lange, als Vollbahn erbaute Oppelner Umgehungsbahn im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den Güterverkehr; dieselbe zweigt in den Stationen Groschowitz der bereits bestehenden Bahn Kandrzin-Brieg ab und mündet unterhalb der Station Oppeln zwischen den Stationen Oppeln und Szczepanowitz wieder in dieselbe ein; neue Stationen ausser der bereits bestehenden Station Oppeln sind an der Strecke nicht errichtet; die neue Strecke ist der Betriebsinspection 1 und der Verkehrsinspection Oppeln, sowie der Maschineninspection Kreuzberg O. S. unterstellt; am 15. August die 49·82 km lange, normalspurige Nebenbahn Angerburg-Goldap im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. P. für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen von Gerdauen: Angerburg (bestehender Anschlussbahnhof, 36·74 km), Angerburg-Stadtwald (Haltepunkt, 41·56 km), Buddern (Haltestelle, 48·85 km), Benkheim (Haltestelle, 59·61 km), Alt-Bodschwingken (Haltestelle, 67·30 km), Grabowen (Haltestelle, 73·27 km), Jeblonsken (Kreuzungsstation, 79·30 km) und Goldap (bestehender Anschlussbahnhof, 86·56 km); von diesen Verkehrsstellen dienen die Haltestellen Buddern, Benkheim, Bodschwingken und Grabowen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; der Haltepunkt Angerburg-Stadtwald dient nur dem Personen- und Gepäcksverkehre; Buddern, Benkheim und Grabowen sind mit Laderampen nur für Seitenverladung ausgerüstet; Sprengstoffe werden auf den neuen Verkehrsstellen nicht abgefertigt; auch findet daselbst Privatdepeschenverkehr nicht statt; Hebe- oder Lastkrahne sind nicht vorhanden; mit Geleisewaage sind Benkheim und Grabowen ausgerüstet; der grösste zulässige Radstand ist 6 m, der grösste zulässige Raddruck 7000 kg; bei der Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden; der kleinste Bogenhalbmesser der Nebenbahn beträgt 350 m, die grösste Steigung 1 : 80; ferner die 3 km lange Verbindungsbahn Danzig-Weichselbahnhof—Rangirbahnhof-Saspe im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig für den öffentlichen Verkehr; am 16. August die 30·53 km lange Reststrecke Templin—Fürstenberg i. M. der Nebeneisenbahn Britz-Templin-Fürstenberg i. M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin mit den Stationen Neu-Placht, Lychen und Himmelpfort für den Gesammtverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Leichen ist in Neu-Placht und Himmelpfort ausgeschlossen.

b) In Elsass-Lothringen: Am 1. August die 8·446 km lange Nebenbahn Wörth a. S.-Lembach der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen ab Walburg der bisherigen Endstation der Linie Walburg—Wörth a. S.: Wörth a. S. (Bahnhof, 8·931 km), Langensulzbach (Haltestelle, 10·913 km), Liebfrauenthal (Haltepunkt, 11·999 km), Mattstall (Haltestelle, 13·151 km) und Lembach (Bahnhof, 17·376 km); der Haltepunkt Liebfrauenthal dient nur dem Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehre, die übrigen Verkehrsstellen dienen dem Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und vollen Güterverkehre; der zulässige grösste Radstand beträgt 5·4 m, der zulässige grösste Raddruck 9000 kg, der kleinste Bogenhalbmesser 300 m und die grösste Steigung 1 : 150; bei der Beladung offener Güterwagen ist das Lademass I anzuwenden; die Nebenbahn Wörth a. S.-Lembach ist der Betriebs-Direction Strassburg II unterstellt.

c) In Mecklenburg: Am 1. August die 21·278 km lange Nebenbahn Crivitz-Parchim (Fortsetzung der Nebenbahn Schwerin-Crivitz) der grossherz. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Crivitz (Anschluss an die Strecke Schwerin—Crivitz), Ruthenbeck (5·396 km), Friedrichsruh (8·391 km), Domsühl (13·128 km) und Parchim (21·278 km, Anschluss an die Strecke Dömitz—Neubrandenburg); alle Stationen sind für Personen-, Güter- und Viehverkehr eingerichtet, Ruthenbeck ist von der Annahme und Auslieferung schwerwiegender Fahrzeuge ausgeschlossen; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet nur auf der Station Parchim statt.

d) In Braunschweig: Am 15. August von der schmalspurigen Nebeneisenbahn Walkenried-Braunlage—Wurmberg mit der Abzweigung Braunbachsmühle-Tanne (Südharzeisenbahn) die 24·243 km lange Theilstrecke Walkenried—Braunlage mit den Zwischenstationen Zündholzfabrik, Wieda, Wiedaerhütte, Stöbersbay, Kaiserweg und Brunnenbachsmühle, ferner am 24. August die 8·31 km lange Zweiglinie Brunnenbachsmühle—Tanne mit der Zwischenstation Sorge für den Personenverkehr.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Danzig: Eröffnung der Nebenbahn Marienwerder-Freystadt i. Wpr.) Am 15. Jänner 1900 wird die normalspurige Nebenbahn Marienwerder-Freystadt i. Wpr. mit den Stationen Kröxen, Gross-Rosainen, Wilkau i. W. und der Güterstelle Limbsee dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die vorgenannten Stationen dienen

sämmtlich, mit Ausnahme von Limbsee, welche Güterladestelle nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist, dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver-, bezw. Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 16. December 1899.)

— (Directionsbezirk Köln: Stationsnamenänderung.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 16. December 1899, dass vom 1. Jänner 1900 ab die Stationsnamen „Kalk P." in „Kalk Süd", „Kalk G." in „Kalk Nord", „Köln-Deutz B.M." in „Köln-Deutz" und „Bendorf" in „Bendorf-Rhein" abgeändert werden.

— (Directionsbezirk Magdeburg: Stationsnamenänderung.) Zur Unterscheidung von den Stationen „Bismarck Stadt" und „Bismarck Kleinbahnhof" der Kleinbahn Bismarck-Calbe a. M.—Beetzendorf erhält die Station „Bismarck i. Altm." fortan die Benennung: „Bismarck i. Altm. (Staatsbahnhof)". (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 20. December 1899.)

— (Eröffnung des Haltepunktes Meisdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Jänner 1900 ist der an der Bahnstrecke Frose—Quedlinburg zwischen den Stationen Ermsleben und Ballenstedt neu errichtete Haltepunkt Meisdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen von Maisdorf nach Ermsleben 2·30 km und von Maisdorf nach Ballenstedt 3·32 km. Privatdepeschenverkehr findet auf obgenanntem Haltepunkte nicht statt.

— (Kolberger Kleinbahnen: Eröffnung der Theilstrecke Mühlenbruch — Dummadel für den Gesammtverkehr.) Am 9. December 1899 ist die 15·85 km lange, der Actiengesellschaft Kolberger Kleinbahnen gehörende Theilstrecke Mühlenbruch—Dummadel für den Gesammtverkehr dem Betriebe übergeben worden. Die Strecke schliesst in Mühlenbruch an die gleichfalls im Besitze der obbezeichneten Actiengesellschaft befindliche Kleinbahn Regenwalde - Kolberg, sowie in Dummadel an die der Actiengesellschaft Greifenberger Kleinbahnen gehörende Kleinbahn Greifenberg-Dargislaff an, ist 1 m-spurig und hat folgende Stationen: Pinnow, Witznitz, Natelfitz, Wisbu, Wisbu-Vorwerg und Dummadel. Den Betrieb führt die in Stettin ansässige Pommer'sche Betriebs-Direction der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co., Berlin.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Stettfeld.) Am 20. December 1899 ist die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Classe Stettfeld auch für die beschränkte Güterabfertigung — lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

— (Eröffnung der Theilstrecke Strullendorf—Steppach-Pommersfelden der Localbahn Strullendorf-Schlüsselfeld.) Am 16. December 1899 ist die 16·33 km lange Theilstrecke Strullendorf—Steppach-Pommersfelden der Localbahn Strullendorf-Schlüsselfeld mit den Stationen Pettstadt, Reumdorf, Frensdorf, Wingersdorf, Sambach und Steppach-Pommersfelden für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Strecke ist vollspurig, schliesst in Strullendorf an die Staatsbahnstrecke Nürnberg—Bamberg an und steht im Betriebe der Bayerischen Staatseisenbahnen. Der Sitz der Betriebsleitung befindet sich in Steppach-Pommersfelden.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 8. December fand in Waidhofen a. d. Thaya unter dem Vorsitze des Präsidenten Heinrich Baron Gudenus und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Oskar Ritter v. Keller eine ausserordentliche Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya" statt. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 2381 Actien repräsentirten und 31 Stimmen abzugeben berechtigt waren. Die Versammlung beschloss stimmeneinhellig:

1. die Aenderung des § 3 der Gesellschaftsstatuten, bezw. die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien;
2. den Verkauf der den Gegenstand der A. h. Concessionsurkunde vom 14. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 20, bildenden gesellschaftlichen Localbahn von Schwarzenau nach Waidhofen a. d. Thaya an die Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Zwettl";
3. die Auflösung (Liquidation) der Gesellschaft, die Liquidationsmodalitäten, die Wahl der Herren Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Franz Richter, k. k. Regierungsrath Dr. Siegfried Werner und k. k. Notar Dr. Franz Wittmann, sämmtlich in Wien, zu Liquidatoren, und die Bevollmächtigung derselben zur Abwicklung der Geschäfte, einschliesslich des Abschlusses und der Durchführung der sub 2 bezeichneten Verkaufstransaction.

Schliesslich wurden Alexander Herzka und Ludwig Czermak zu Mitgliedern des Revisionsausschusses und Alois Kostka zu deren Ersatzmann gewählt.

Firmaprotokollirung. Bei dem k. k. Kreis- als Handelsgerichte in Teschen wurde am 11. November im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma: „K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft, Zweigniederlassung" mit der Hauptniederlassung in Budapest das im Sinne des § 38 der gesellschaftlichen Statuten von der k. k. österreichischen Regierung neuernannte Directionsmitglied k. k. Hofrath und Staatsbahndirector i. P. Victor v. Kolosváry in Krakau als solches eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCVI. Stückes.) Das am 27. December 1899 herausgegebene CXCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4628: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 22. December 1899, Z. 114.764, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 4629: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 22. December 1899, Z. 113.491, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Böhmen.

Nr. 4630: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 22. December 1899, Z. 112.205, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

Nr. 4631: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. December 1899, Z. 115.138, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Kufstein und Schwaz in Tirol.

Nr. 4632: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. December 1899, Z. 43.039, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des CXCVII. Stückes.) Das am 28. December 1899 herausgegebene CXCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4633: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 26. December 1899, Z. 49.083, betreffend die Einstellung des thierärztlichen Grenzcontroldienstes gegenüber Tirol.

— (Inhalt des CXCVIII. Stückes.) Das am 29. December 1899 herausgegebene CXCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4634: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 27. December 1899, Z. 115.760, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

Literatur.

Artaria's Eisenbahn- und Post-Communicationskarte von Oesterreich-Ungarn. 1 gr. Blatt im Formate 98/76 cm.

Diese in 15. Auflage erschienene und in achtfachem Farbendrucke hergestellte Karte zeichnet sich, wie schon in den früheren Ausgaben, durch klare Uebersicht aus. Die Privatbahnen erscheinen durch verschiedene Farben kenntlich gemacht, während die Oesterreichischen Staatsbahnen durch rothe, und die Ungarischen Staatsbahnen durch grüne Farbe besonders hervorgehoben sind. Der Karte ist ein ausführliches Stationsverzeichniss beigegeben. Diese für Jedermann zu empfehlende Karte kostet, gefalzt, in elegantem starken Carton, K 2.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Betriebseröffnung der der Gewerkschaft Brucher Kohlenwerke gehörigen Neuanlage bei M. Ratschitz.

Am 2. Jänner 1900 beginnt die Kohlenförderung bei der der Gewerkschaft Brucher Kohlenwerke gehörigen Neuanlage bei M. Ratschitz.

An Schleppbahngebühren für Kohlensendungen von der Neuanlage bis in die Station M. Ratschitz gelangen zur Einhebung:

Richtung Aussig und Komotau:

a) im Inlandverkehre . . . . K 2·40
b) im Auslandverkehre . . . Mk. 2·10 bezw. Frcs. 2·60 } für 10.000 kg

Teplitz, am 31. December 1899. [8]

Oesterreichische Eisenbahn-Verwaltungen.

Einführung der Kronenwährung als Landeswährung.

Zufolge der Einführung der allgemein obligatorischen Rechnung in der Kronenwährung ab 1. Jänner 1900 werden ab diesem Zeitpunkte die in bestehenden Tarifen oder Tarifvorschriften noch enthaltenen, auf österr. Währung lautenden Beträge nach dem im Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, aufgestellten Werthverhältnisse, nach welchem ein Gulden österr. Währung gleich zwei Kronen und ein Kreuzer österr. Währung gleich zwei Hellern zu rechnen ist, in die Kronenwährung umgerechnet und in dieser Währung eingehoben.

Wien, am 1. Jänner 1900. [9]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten österreichischen Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Localbahn Mährisch-Schildberg—Grulich.

Die normalspurige Localbahn Mährisch-Schildberg—Grulich wird am 30. December 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hiebei gelangen die Stationen, bezw. Haltestellen Mähr.-Schildberg, Herautz (Haltestelle), Hoflenz (Haltestelle), Mähr.-Weisswasser, Mähr.-Karlsdorf (Halte- und Ladestelle), Mähr.-Rothwasser, Nieder-Erlitz (Haltestelle), Grulich Stadt, Grulich (Anschlussstation der Linie Hannsdorf—Wichstadtl-Lichtenau) zur Eröffnung.

Die Stationen — ausgenommen Grulich Stadt — und die Halte- und Ladestelle Mähr.-Karlsdorf werden für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet. In der Station Grulich Stadt werden bis zur Fertigstellung einer Zufahrtstrasse nur Personen und Gepäck abgefertigt.

In den unbesetzten Haltestellen Herautz, Hoflenz und Nieder-Erlitz findet die Abfertigung von Personen und Gepäck im Zuge statt.

Die Unterbrechung der Fahrt in diesen Haltestellen ist nicht gestattet.

In der Halte- und Ladestelle Mähr.-Karlsdorf erfolgt die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege.

Fahrplan.

G. 551 2. 3.	G. 553 2. 3.	G. 555 2. 3.	km	Stationen	G. 552 2. 3.	G. 554 2. 3.	G. 556 2. 3.
7 15	4 15	7 55	—	ab **Mährisch-Schildberg** . . . . . an	9 55	6 46	10 13
7 23	4 23	8 03	3	„ Herautz P. H. . . . . „	9 48	6 39	10 06
7 30	4 29	8 09	5	„ Hoflenz P. H. . . . . „	9 43	6 34	10 01
7 40	4 38	8 16	6	„ Mähr.-Weisswasser . . . . . „	9 38	6 29	9 56
7 46	4 44	8 22	8	„ Mähr.-Karlsdorf P. H. . . . . „	9 29	6 22	9 51
7 59	4 55	8 33	11	„ Mähr.-Rothwasser . . . . . „	9 20	6 15	9 44
8 06	5 02	8 40	14	„ Nieder-Erlitz P. H. . . . . „	9 08	6 03	9 34
8 17	5 12	8 47	16	„ Grulich Stadt . . . . . „	9 03	5 58	9 29
8 25	5 20	8 55	19	an **Grulich** (Rest.) . . . . . ab	8 50	5 45	9 20

Zur Beachtung.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen. — Die Verkehrszeiten der Züge sind in mitteleuropäischer Zeit angegeben.

Die Nachtzeiten von 6 00 Abends bis 5 59 Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.

Olmütz, im December 1899. [10]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarifhefte 1.

Mit dem 1. Februar 1900 tritt zum vorbezeichneten Tarife vom 1. Februar 1899 der Nachtrag IV in Kraft.

Der Nachtrag enthält u. A.: Erweiterung der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 7 (Wolle), 12 (Thon), 43 (Eier), 45 (Obst), 49 (Butter), 50 (Fische), neue Ausnahme-Frachtsätze für unbearbeitete Bruchsteine, sowie Berichtigungen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu haben.

Breslau, am 27. December 1899. [11]

Königl. Eisenbahn-Direction.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Achenseebahn.

Einführung einer neuen Fahrpreis- und Antheilstabelle.

Unter Aufhebung der Fahrpreis- und Antheilstabelle vom 1. September 1898 gelangt mit 1. März 1900 eine neue Fahrpreis- und Antheilstabelle für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Innsbruck einerseits und Achensee andererseits zur Einführung.

Exemplare dieser Fahrpreis- und Antheilstabelle sind zum Preise von 20 Hellern bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 2. Jänner 1900. [12]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der Achenseebahn.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Transportsteuerzuschlag im Verkehre mit Stationen der Localbahn Somogyszobb-Barcs.

Die Transportsteuerfreiheit der Localbahn Somogyszobb-Barcs erlischt mit 2. Jänner 1900, und werden von diesem Tage angefangen bis zur Durchführung im Tarifwege die directen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen dieser Localbahn um die in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Transportsteuerzuschläge erhöht eingehoben, und zwar:

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1.

Von oder nach	Transportsteuerzuschlag pro 100 kg für															
	Eilgüter			Frachtgüter												
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I. Classe (Normalclasse)	II. Classe	sperrige	Wagenladungsclassen			Specialtarif			Ausnahmetarif			
													V			VI
							A	B	C	1	2	3	a	b	c	
	in Hellern															
Barcstelep	3	3	3	2	1	2	1	1	—	1	—	—	1	1	1	1
Görgeteg	6	6	5	4	2	4	2	1	1	1	1	—	2	2	2	2
Lábod	6	4	3	2	2	3	2	2	1	2	1	—	2	2	2	2
Nagy-Atad	3	3	3	2	1	2	1	1	—	1	—	1	1	1	1	1
Somogy-Tarnócza	10	8	7	5	3	6	3	2	1	2	1	1	3	3	3	3
Visonta-Csokonya	9	7	5	4	3	5	2	2	1	2	1	1	3	2	2	2

Wien, am 2. Jänner 1900. [13]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

2. Jänner. In der Strecke Neuhaus—Ober-Cerekwe wurde der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

Oesterreichische Nordwestbahn.

17. December 1899. Auf der Localbahn Melnik-Mscheno wurde der Gesammtverkehr mit Zug 7405 wieder aufgenommen.

3. Jänner. Auf der Localbahn Deutsch-Brod—Humpoletz wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge 7305 wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

2. Jänner. In den Strecken Dévénytó—Stomfa, Nyitra-Jablonicz—Brezova und Nyitra-Jablonicz—Nadas—Szomolány wurde der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

2. Jänner. In der Strecke Nagy-Szombat—Nadas-Szomolany wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr eingestellt.

Ausland.

Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif. Heft 2, vom 1. September 1896. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 15. November 1899 ist der III. Nachtrag zur Einführung gelangt. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Abensberg, Kiefersfelden, Marktwolnzach, Mittersendling, Offingen und Postbauer, sowie neue Frachtsätze für verschiedene bayerische Stationen, für welche die Abfertigung bisher auf Grund der Tariftabelle auf Seite 5—7 des Tarifes erfolgte.

Für die Stationen Aschaffenburg, Bamberg, Schweinfurt Stadt und Würzburg erfolgt die Abfertigung wie bisher.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1899 gelangte der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen zu Abschnitt B. Besondere Tarifvorschriften.
II. Aenderung zu Abschnitt E. Kilometerzeiger.
III. Aenderungen und Ergänzungeu zu Abschnitt F. Tariftabellen. (Neuauflage des Stationstarifes für Lindau Stadt.)
IV. Sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
109	**Oesterr. Nordwestbahn**		1. Eisen und Stahl, auch verzinkt etc. der Pos. E—5 2. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—6 3. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, der Pos. E—12a und b 4. Holz der Pos. H—18 und 19 5. Einrichtungs-Inventargegenstände für Stationen 6. Einrichtungsgegenstände für Militär-Mannschafts- und -Pferdewagen 7. Sonstiges Verbrauchs-, Betriebs- und Telegraphenmateriale (excl. Kohle)	Iglau Okřischko Znaim Sigmundsberberg und umgekehrt	Mähr.-Budwitz	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, in welche diese Transporte rangiren, bestehenden Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. für den Betrieb der Localbahnen: Mähr.-Budwitz—Jamnitz, Zwittau-Policka-Skutsch, Deutschbrod-Saar, Chrudim-Holitz oder Starkenbach-Rochlitz bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn, giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	Nachlass von 50 pCt. (fünfzig Percent) von den officiellen Frachtsätzen des Localgütertarifes, rücksichtlich der Strecken der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Im Kartirungswege		
			Eichenschnittmateriale (Werkstättenhölzer)	Podĕbrad	Wysočan transit									
			Regiegüter für Bahnerhaltungszwecke, Zugsförderung-, Werkstätten- und Stationsdienst, auch Fahrbetriebsmittel (Locomotive und Wagen) bei Aufgabe als Frachtgut	Iglau	Chrudim									
				von allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Starkenbach									
				Iglau	Deutschbrod-Skutsch									

In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
110	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisenerze	Rutka transit (von Gömörer Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen)	Dombrau (für Witkowitz)	**Minimalquantum 150.000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	Localtarife	32·0 Heller	26·16 Heller	5·84 Heller	Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe bis 1. März 1901	
111	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	den zwischen Kassa und Poprád-Felka (beide incl.) gelegenen Stationen	Zwardon trs., Trzynietz loco Werk, Teschen trs., Oderberg loco und trs.	**Minimalquantum a) 50.000 Tonnen, b) 60.000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. Die Begünstigung für Zwardon transit wird nur für Sendungen nach Friedrichshütte und Wegierska-Gorka angewendet. Sendungen für Teschen trs. müssen nach Ustron und Baschka bestimmt sein. Für solche Transporte, für welche in den diversen Verbänden eventuell billigere officielle Ausnahmetarife bestehen, entfällt jede Rückvergütung; die betreffenden Sendungen werden jedoch in das bedungene Minimalquantum mit eingerechnet	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	Localtarif	Variirt	a) 0·24 Heller b) 0·23 Heller } Einheitssatz per 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende und detaillirt zu consignirende Original-Frachtbriefe, bezw. bei Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende 1901	
112	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	Igló Krompach Margitfalu Márkusfalva Poprád-Felka	Dombrau (für Witkowitz)	**Minimalquantum** **a) 60.000 Tonnen** **b) 50.000 „** **c) 40.000 „** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. In die oben stipulirten Minimalquantitäten werden die über Oderberg hinaus verfrachteten Minimalquantitäten mit eingerechnet	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	Localtarif	a) 0·23 b) 0·24 c) 0·25 Heller Einheitssatz per 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende und detaillirt zu consignirende Original- und Duplicat-Frachtbriefe, bezw. bei den in das Jahresquantum einzurechnenden Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1901	Bei Sendungen, die in Oderberg nach Deutschland übergehen, wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet	

Kaschau-Oderberger Eisenbahn

betheiligten Verwaltungen

Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaten und Malz

Stationen der Strecke Kassa—Héthárs (beide inclusive)

Oderberg, Teschen, Jablunkau und Karwin

a) Minimalquantum 5.000 Tonnen.
b) Minimalquantum 10.000 Tonnen.

Die für Kassa festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Kassa, bezw. in den Stationen der Linie Hidas—Némethi (inclusive)—Kassa—N.-Szölös (inclusive), sowie in den nördlich dieser Linie gelegenen Stationen der kgl. Ungar. Staatshahnen aufgegeben und zur Station per Achse, bezw. auf einem Industrie- oder Strassenbahngeleise zugeführt wurden, welcher Umstand seitens der Aufgabsstation zu bestätigen ist. Die für Oderberg festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche österreichische und ausländische Stationen Anwendung, welche cartellmässig ausschliesslich via Oderberg instradiren. Eine Ausnahme bilden lediglich die Stationen Brodek, Brünn, Kojetein, Kremsier, Prerau, Prossnitz und Olmütz loco und transito, sowie Böhm.-Trühau loco und transito, für welche die publicirten Nachlässe sowohl via Oderberg als auch via Teschen, bezw. Zsolna—Vlarapass gewährt werden. — Die für Teschen trans. bestimmten Sendungen müssen nach einer Station der Städtebahnlinie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmt sein. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Specialtarifes 1

vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900

Local-, bezw. Verbandstarife

ad a) 20 Heller Refactie per 100 kg;
ad b) 10 Heller Super-Refactie per 100 kg für das die ersten 5000 Tonnen übersteigende Quantum

Im Rückvergütungswege

Auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende, mit der bedungenen Bestätigung versehene Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis 31. März 1901 vom Aufgeber vorzulegen sind

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
114	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Frische Fische	Predeal	Berlin-Anhalt-Dresdner Bahnhof Görlitzer Bahnhof Schlesischer Bahnhof	a) In beliebigen Quantitäten. b) Bei Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg, c) bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1		Mark-pfge. a) 1312 b) 1119 c) 1080		Im Kartirungswege		
					Breslau-Märkisch-Freiburger Bahnhof					a) 1057 b) 907 c) 889				
					Breslau-Oberschlesischer Bahnhof					a) 1048 b) 901 c) 884				

Die Sendungen, welche mit weissen Frachtbriefen aufzugeben sind, werden mit Personen-, bezw. Eilgüterzügen ohne Garantie für die Einhaltung der eilgutmässigen Lieferfristen befördert.
Im Verkehre mit Berlin werden Routenvorschriften, insofern die vorgeschriebene Route überhaupt transportberechtigt ist, beachtet.

										Heller	Heller	Heller		
115	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2		Oderberg (für die in der Umgebung von M.-Ostrau befindlichen Gruben)	**Minimalquantum 25.000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	Localtarif					Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1901	
				Csácza						27	24	3		
				Kisutcza-Ujhely						33	30	3		
				Krasnó						30	27	3		
				Zsolna						35	32	3		
				Csácza	Dombrau					22	18·8	3·2		
				Kisutcza-Ujhely						28	26·6	1·4		
				Krasnó						25	21·6	3·4		
				Zsolna						33	30·6	2·4		
116	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Ausnahmetarife A und B des Ungarisch-Deutschen Holz- und Borkeverkehres	Eperjes	Brandenburg a/H. Finkenheerd Grube Vaterland Sprottau Stassfurt	Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Holz und Rinde des Ungarisch-Deutschen Holz- und Borkeverkehres	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1900	Localtarife	Variirt	Ausnahmetarif A / B Pfge. 266 / 199 221 / 173 221 / 175 189 / 159 278 / 201			Im Kartirungswege		
				Homonna	Brandenburg a/H. Finkenheerd Grube Vaterland Sprottau Stassfurt					289 / 207 247 / 181 245 / 183 213 / 167 301 / 209					
				Szolyva-Hársfalva	Brandenburg a/H. Finkenheerd Grube Vaterland Sprottau Stassfurt					307 / 231 262 / 205 262 / 207 230 / 191 319 / 233					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
117	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	kgl. Preuss. Staatsbahnen, kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Holzgeist (Methyl-Alkohol)	Ungvár	Cosel-Oderhafen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarifes	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1900	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1899		247 Pfennige		Im Kartirungswege		
118	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Kalksteine	Haltestelle Sztrecsno	Trzynietz	**Minimalquantum 12.000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	Localtarif		17·4 Heller		Im Rückvergütungswege. (Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege)			
119	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Kleinkohle zur Steinkohlencoaks-Erzeugung	Oderberg trs. (für Sendungen aus M.-Ostrau, bezw. aus dem Ostrauer Reviere)	Karwin loco	**Minimalquantum 15.000 Tonnen.** Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Localtarifes. **Bestimmung der Sendungen zur Verwendung in den Coaksanstalten in Karwin während der Dauer der Betriebsstörung in den Karwiner Gruben**	vom 1. Jänner 1900 bis zur Behebung der Betriebsstörung in den Karwiner Gruben, spätestens bis Ende 1900	Localtarif		6 Heller						
120	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Trzynietz loco Werk	Oderberg	**Minimalquantum 75.000 Tonnen.** Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Localtarifes. Falls das Minimalquantum von 75.000 Tonnen nicht erreicht werden sollte, werden die Sendungen von Karwin mit 8 Hellern, jene von Dombrau mit 10 Hellern per 100 kg, endlich jene von Oderberg zum tarifmässigen Satze berechnet	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	Localtarif		21	13·2	7·8	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis Ende März 1901		
					Dombrau					16	8·8	7·2		
					Karwin					14	7·4	6·6		
					Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege					Heller				

Betreffs Sendungen, die in Oderberg ans Deutschland übertreten, wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet

Fortlaufende Nummer	121	122	123
Die Publication erfolgt / von der Namen und im der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
für Artikel	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle und Coaks
Das Zugeständniss wird gemacht / für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) / von	Karwin	Oderberg trans. Domhran Karwin	Karwin | Dombrau | Oderherg trans.
Das Zugeständniss wird gemacht / für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) / nach	Teschen transit (für Sendungen nach Baschka und Carlshütte)	Krompach	Ruttka trs. (für Sendungen nach Zólyom-Brezó) | Ruttka trs. (für Sendungen nach Zólyom-vasgyár)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Minimalquantum 20.000 Tonnen.** Im Uebrigen die Bestimmungen des localtarifmässigen Ausnahmetarifes I	**Minimalquantum** **a) 80.000 Tonnen** **b) 60.000 „** **c) 40.000 „** Anfrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Localgütertarifes	**Minimalquantum 25.000 Tonnen.** | **Minimalquantum 25.000 Tonnen.** Einhaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht / Bezeichnung	Localtarif	Local-, bezw. Verbandstarif	Local-, bezw. Verbandstarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	6·0 Heller		34 Heller | 36 Heller | 40 Heller
per 100 kg / Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	5·2 Heller	ad a) 0·22 Heller Brutto-Einheitssatz ad b) 0·23 Heller Brutto-Einheitssatz ad c) 0·24 Heller Brutto-Einheitssatz per 100 kg und 1 km	31·6 Heller | 32·4 Heller | 36·2 Heller
per 100 kg / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	0·8 Heller		2·4 Heller | 3·6 Heller | 3·8 Heller
Art der Durchführung	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1901	Bei den Sendungen nach Zólyom-vasgyár gegen auf die reclamirende Partei als Empfängerin und bei den Sendungen nach Zólyom-Brezó gegen auf die reclamirende Partei als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1901
Besondere Bemerkungen		Bei in Oderberg von Deutschland übertretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet	Für aus Deutschland in Oderberg übertretende Sendungen wird noch eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg zu diesen Frachtsätzen hinzugerechnet

Fortlaufende Nummer	1	124	125
Die Publication erfolgt von der Nanen der	2 3	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle und Steinkohlencoaks
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Oderberg Dombrau Karwin	Oderberg Dombrau Karwin
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Rózsabegy-Fonógyár loco Rózsahegy loco Zsolna	Oderberg transit Dombrau Karwin
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 7	**Minimalquantum 6000 Tonnen.** **Minimalquantum** **1) 5000 Tonnen** **2) 6000 Tonnen.** **Minimalquantum 4500 Tonnen.** Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I unseres Localgütertarifes. Die Begünstigung für Rózsabegy loco wird nur in dem Falle angewendet, wenn die Sendungen in Rózsabegy durch Parteiorgane aus dem Eisenbahnwagen factisch ausgeladen und mittelst Achsfuhrwerken nach der Stadt verfrachtet werden, welcher Umstand durch unseren Stationschef in Rózsahegy auf den Original-Frachtbriefen zu bestätigen ist vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	1) Zsolna 2) Ruttka Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der kgl. Ungar. Staatsbahnen bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ausnahmetarifes 1 des Localtarifes vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Local-, bezw. Verbandstarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller	9	61 / 58 / 57 / 61 / 58 / 57 / 45 / 41 / 39	1) 32 2) 40 / 1) 41 2) 47 / 1) 39 2) 47
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller	10	45·4 / 42·0 / 40·6 / 49·4 45·4 / 46·0 42·0 / 44·6 40·6 / 38 / 34 / 31	1) 24·8 2) 29·8 / 1) 21·6 2) 26·6 / 1) 20·8 2) 26·0
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg: Heller	11	15·6 / 16·0 / 16·4 / 7 / 7 / 5	1) 7·2 2) 10·2 / 1) 19·4 2) 20·4 / 1) 18·2 2) 21·0
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis 31. März 1901	Original-Frachtbriefe bis Ende März 1901
Besondere Bemerkungen	14	Bei Sendungen, die in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet	Bei den in Oderberg von Deutschland eintretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet

Fortlaufende Nummer	126	127	128	129
Die Publication erfolgt: von der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der				kgl. Ungarischen Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle und Steinkohlencoaks
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	1) Dombrau Karwin 2) Dombrau 3) Karwin	Dombrau oder Karwin	Dombrau oder Karwin	Dombrau oder Karwin
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Zwardon	Eperjes	Zágráb	Eszék Ujvidék Baja
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Minimalquantum 1) 2500, 2) 10.000, 3) 55.000 t.** Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Localtarifes	Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der Eperjes-Bartfelder Localbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I unseres Localgütertarifes	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohlen- und Coakstransporte bestehenden tarifarischen Bestimmungen. — Die Sendungen müssen für die Zágráher Gasanstalt bestimmt sein	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen für die an den genannten Städten befindlichen Gasanstalten bestimmt sein.
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Oesterr.-Ungarischer Kohlentarif, Heft 2	Ausnahmetarif für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr, Heft 2
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg			172 Heller	181 — 168 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad 1) 37 / 27·6 ad 2) 37 / 24·0 36 / 26·4 ad 3) 36 / 16·6	86 Heller	156 Heller	142 140 132 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	9·4 13·0 9·6 19·4		16 Heller	39 — 36 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf ein und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1901	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1901	Gegen Vorlage der auf die Agramer Gasgesellschaft als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1901	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1901
Besondere Bemerkungen	*) Dieser Frachtsatz findet bis zur Behebung der Betriebsstörung in den Graf Larisch'schen Karwiner Schächten auch für Sendungen von Dombrau Anwendung			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
130	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Oderberg*)	Budapest nyugoti pályaudvar	**Minimalquantum 30.000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden allgemeinen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen, bezw. Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr	133	120	13	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, bezw. bei den aus Prenssisch-Schlesien stammenden Sendungen gegen die seitens der Bahnanstalt beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1901		
					Palota-Ujpest				131	120	11			
					Köbánya alsó pályaudvar				133	120	13			
					Budapest-Józsefváros									
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest-Kitérö				133	120	13			
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld				136	124	12			
					Köbánya felsö p. u.									
					Köbánya-hizlalda				133	120	13			
				Dombran	Budapest nyugoti pályaudvar				129	116	13			
					Palota-Ujpest				127	116	11			
					Köbánya alsó pályaudvar				129	116	13			
					Budapest-Józsefváros									
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest-Kitérö				129	116	13			
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld				132	120	12			
					Köbánya felsö p. u.									
					Köbánya-hizlalda				129	116	13			
				Karwin	Budapest nyugoti pályaudvar				127	114	13			
					Palota-Ujpest				125	114	11			
					Köbánya alsó pályaudvar				127	114	13			
					Budapest-Józsefváros									
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest-Kitérö				127	114	13			
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld				132	120	12			
					Köbánya felsö p. u.									
					Köbánya-hizlalda				127	114	13			
				Ostrauer Kohlenrevier**)	Budapest nyugoti pályaudvar				129	116	13			
					Palota-Ujpest				127	116	11			
					Köbánya alsó pályaudvar				129	116	13			
					Budapest-Józsefváros									
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest-Kitérö				133·8	121	9·8			
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld				138·8	128	10·8			
					Köbánya felsö p. u.									
					Köbánya-hizlalda				133·8	124	9·8			
				Granica	Budapest nyugoti pályaudvar									
					Palota-Ujpest									
					Köbánya alsó pályaudvar									
					Budapest-Józsefváros				170·6	162·6	8			
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest-Kitérö									
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld				181·8	173·8	8			
					Köbánya felsö p. u.									
					Köbánya-hizlalda				170·6	162·6	8			

*) Für aus Deutschland in Oderberg übertretende Kohlen- etc. Sendungen wird zu den gewährten Refactiesätzen noch als Ueberfuhrsgebühr 2 Heller per 100 kg hinzugerechnet.

**) Für Sendungen von Szczakowa, Jähr.-Ostrau und Hrnschau finden die für das Ostrauer Kohlenrevier zugestandenen Frachtnachlässe Anwendung

1. Die für die Station Budapest-Kelenföld giltige Refactie wird auch für Sendungen nach den Stationen Budapest-Südbahn, Ó-Buda-Filatorigát und Buda-Császárfürdö-Kitérö unter Einrechnung in das bedungene Minimalquantum angewendet.
2. Wenn die für die Budapester Gasfabrik nach Budapest-Ferenczváros und -Józsefváros bestimmten Steinkohlentransporte von diesen Bahnhöfen auf den Eisenbahnwagen unmittelbar in die Gasfabrik überführt und dort durch die Arbeiter der Fabrik ausgeladen werden, so wird für diese Leistung auf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 1·2 Hellern per 100 kg rückvergütet.
3. **Die Begünstigung kann nach Abschluss eines Vertrages mit den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und nach Deponirung einer Caution von 20.000 Kronen auch im Kartirungswege angewendet werden.**

Fortlaufende Nummer	131	132	133
Die Publication erfolgt von der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mineralkohle	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Nentralöl (residuum) (Rückstände der Petroleum-Fabrikation)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Dombrau Karwin	Dombrau Ostrauer Revier Mähr.-Ostrau Hruschau Karwin	Oderberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	1. Belgrad loco 2. Belgrad transit	L á b a t l a n	Ruttka
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Anfrechthaltung der für Kohlentransporte giltigen Tarifbestimmungen ist die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu bezahlen	**Minimalquantum 3000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für die Kohlen- und Coakstransporte bestehenden tarifarischen Bestimmungen Die Sendungen müssen für die Lábatlaner Ziegel- und Cementfabriks-Actiengesellschaft bestimmt sein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der königl. Ungarischen Staatsbahnen bestimmt und an ein Organ der königl. Ungarischen Staatsbahnen adressirt sein. Im Uebrigen gelten die einschlägigen Tarifbestimmungen
	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Bezeichnung	Bestehen keine directen Tarifsätze	Ausnahmetarif, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres, giltig vom 1. September 1897	Localtarif
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		130 Heller | 132 Heller	
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Francs in Gold 1. 2·12 2. 2·07 1. 2·09 2. 2·04	118 Heller | 118 Heller	57 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		12 Heller | 14 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf die Lábatlaner vereinigte Ziegel- und Cementfabriks-Actiengesellschaft als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis 31. März 1901 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C III) vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen			

134

Kaschau-Oderberger Eisenbahn

betheiligten Verwaltungen

Schwefelkiesabbrände	Schwefelkiese und Schwefelkiesabbrände	Schwefelkies
Horka, Brassó trs. (für in Zernest zur Aufgabe gelangende Sendungen), Máramaros-Sziget trs. (für in Kis-Bocskó zur Aufgabe gelangende Sendungen), Budapest-Ferenczváros, Pozsony, Pozsony dynamitgyár, Zsolna	Margitfalu trs. (für in Szomolnokhuta zur Aufgabe gelangende Sendungen)	

nach Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und nach den ungarischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, sowie nach Oderberg, Dombrau, Teschen und Trzynietz

	Lanzendorf-Kanmersdorf	Bruck a. M.	Wien St.E.G. transit (Sendungen müssen nach Liesing bestimmt sein)
Sowohl auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, als auch auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Einheitssatz von 0·22 Hellern per 100 kg und 1 km, hinzugerechnet per Wagen und Bahn je 2 Kronen Manipulationsgebühr und die ungarische Transportsteuer*)	121	178	134
Variirt	111·4	169·3	100
	9·6	8·7	34

Heller

Minimalquantum 50.000 Tonnen.

Die Sendungen müssen auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen oder, wenn beide Bahnen am Transporte betheiligt sind, auf beiden Linien insgesammt zumindest 100 km durchlaufen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu geschehen. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen

vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900

Local-, bezw. Verbandstarife

Im Rückvergütungswege

Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende April 1901

*) Für von Szomolnokhuta nach Oesterreich oder darüber hinaus über Oderberg, Teschen, Zwardon, Vlarapass, Landesgrenze bei Gyanafalva, Brück a. L. und Marchegg bestimmte Schwefelkies-Sendungen wird auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Brutto-Einheitssatz von 0·2 Hellern, hingegen auf den österr. Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Brutto-Einheitssatz von 0·22 Hellern per 100 kg und 1 km berechnet. Für solche Transporte, für welche billigere directe Frachtsätze bestehen, entfällt jede Rückvergütung. Die betreffenden Sendungen werden jedoch in das bedungene Quantum eingerechnet

1	Fortlaufende Nummer
2	Die Publication erfolgt
3	von der Nannen der und im
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7	und gilt in der Zeit
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
14	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	135	136	137
Die Publication erfolgt von der Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Steine, Kalk, Ziegel, Holz und andere Baumaterialien, sowie Fabrikseinrichtungsgegenstände	Steinkohlencoaks	Holz des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) hinsichtlich des Durchlaufes auf unserer österr. Strecke von	Stationen unserer Strecke	Oderberg transit Karwin	den Auflieferungsstationen der nachfolgenden Tabelle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) hinsichtlich des Durchlaufes auf unserer österr. Strecke nach	Krompach	Ruttka transit	a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf transito und Stadlau. b) Wien Nordbahn-Donauuferhabnhof transito
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Diese Begünstigung wird nur für Sendungen jener Werke angewendet, deren Geleise mit jenen der Station Krompach verbunden sind. Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	**Minimalquantum** **ad 1) 25.000 Tonnen,** **ad 2) 80.000 Tonnen.** Sendungen müssen für Nyustya-Likér bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des localtarifmässigen Ausnahmetarifes 1 massgebend	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen: Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
in der Zeit und gilt	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende 1900	**vom 1. Jänner** 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Local-, bezw. Verbandstarif	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897, bezw. Tarif für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, vom 1. Jänner 1900, bezw., soweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Variirt	Heller ad 1) 40 ad 2) 40	Siehe nachfolgende Tabelle ad 1) 34 ad 2) 34
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·20 Heller Einheitssatz per 100 kg und 1 km. Hiezu gerechnet 4 Heller Mgb. per 100 kg für den ganzen Durchlauf	36·2 35·0	Siehe nachfolgende Tabelle 31·6 30·4
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		3·8 5·0	Siehe nachfolgende Tabelle 2·4 3·6
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die Hernadthaler Eisenwerke als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1901	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1901	
Besondere Bemerkungen		Betreffs Sendungen, die in Oderberg ans Deutschland übertreten, wird nach an Ueberfuhrsgebühr 2 Heller per 100 kg aufgerechnet	

Versandt-Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Alt-Sandec		170	161	162		8
Basznia		200	191	192		8
Bednarów		240	227	228		12
Bełz		214	201	202		12
Biecz		178	170	171		7
Bilcze-Wolica		226	213	214		12
Bobowa		168	160	161		7
Bóbrka-Chlebowice		222	209	210		12
Bochnia		138	130	131		7
Bogoniowice-Cieżkowice		166	157	158		8
Bogucbwała		178	170	171		7
Bogumiłowice		150	142	143		7
Bolechów		228	215	216		12
Borki wielkie		246	233	234		12
Borysław		220	207	208		12
Bratkowce		246	233	234		12
Brody		234	221	222		12
Buczacz		260	247	248		12
Bukaczowce		234	221	222		12
Bursztyn-Demianów		236	223	224		12
Chabówka		142	134	135		7
Chodorów		228	215	216		12
Czarna		160	151	152		8
Czernowitz		268	255	256		12
Czortków		268	255	256		12
Czudec		180	172	173		7
Delatyn		253	243	244		9
Dembica		166	157	158		8
Dobra		152	143	144		8
Dobromil		202	193	194		8
Dolina		232	219	220		12
Drohobycz		218	205	206		12
Dublany-Kranzberg		212	199	200		12
Dżuryn		266	253	254		12
Friedrichshütte		112	103	104		8
Frysztag		188	178	179		9
Gaje-wyżne		220	207	208		12
Głeboka		206	193	194		12
Gorlice		178	170	171		7
Gródek	Verschieden	210	197	198	Verschieden	12
Gromnik		162	154	155		7
Grybów		172	163	164		8
Hadikfalva		280	267	268		12
Hadyńkowce		272	259	260		12
Halicz		238	225	226		12
Hatna		286	272	273		13
Hliboka		276	263	264		12
Horyniec		202	193	194		8
Husiatyn		278	265	266		12
Hnta zielona		206	193	194		12
Itzkany		286	272	273		13
Iwonicz		190	181	182		8
Jaroslau		188	179	180		8
Jaślany		176	167	168		8
Jasło		182	174	175		7
Jeleśnia		116	106	107		9
Jezierzany		260	247	248		12
Jeznpol		240	227	228		12
Jordanów		136	128	129		7
Kalinowszczyzna		266	253	254		12
Kałnsz		238	225	226		12
Kalwarya		137	131	132		5
Kasina wielka		148	140	141		7
Kolomea		254	241	242		12
Komańcza		206	193	194		12
Kopyczyńce		274	261	262		12
Korczów bei Uhnów		212	199	200		12
Korościatyn		254	241	242		12
Krasne		226	213	214		12
Krechowice		234	221	222		12
Krościenko		206	193	194		12
Krosno		188	179	180		8
Krystynopol		218	205	206		12
Lańcut		180	172	173		7
Lemberg		216	203	204		12
Lemberg podzamcze		216	203	204		12
Limanowa		158	149	150		8
Lisko-Lnkawica		200	191	192		8
Lojowa		254	241	242		12
Lnbaczów		198	189	190		8
Lublefice		226	213	214		12
Lupków		215	195	196		19
Luźan		266	253	254		12
Maków		134	125	126		8
Marcinkowice		166	156	157		9
Maxymówka		250	237	238		12
Mielec		174	165	166		8
Mikołajow-Drohowyże		224	211	212		12
Millówka		116	106	107		9
Mokre		202	193	194		8
Monasterzyska		256	243	244		12
Morszyn		226	213	214		12
Mościska		202	193	194		8
Mszana dolna		146	137	138		8
Muszyna-Krynica		178	170	171		7
Nadbrzezie		186	176	177		9
Nadwórna		252	239	240		12
Nadyby-Wojutycze		206	193	194		12
Nepołokoutz		264	251	252		12
Neu-Sandec		168	159	160		8
Neu-Zagórz		198	189	190		8
Niżankowice		198	189	190		8
Niżniów		250	237	238		12
Nowa grobla		194	185	186		8
Nowosielce-Gniewosz		196	187	188		8
Oleszyce		196	187	188		8
Olszanica		202	193	194		8
Osielec		136	128	129		7
Ottynia		248	235	236		12
Ożydów		228	215	216		12
Pisarzowa		160	152	153		7
Piwniczna		174	165	166		8
Podwołoczyska		254	241	242		12
Posada-Cbyrowska		202	193	194		8
Przemyśl		196	187	188		8
Przeworsk		186	176	177		9
Przybówka		188	178	179		9
Pyszkowce		262	249	250		12
Radymno		192	183	184		8
Rajcza		120	111	112		8
Rawa ruska		206	193	194		12
Rozwadów		190	181	182		8
Rymanów		192	183	184		8
Rytro		172	163	164		8
Rzeszów		176	167	168		8
Sądowa-Wisznia		206	193	194		12
Sambor		210	197	198		12
Sanok		198	189	190		8
Saybusch-Żywiec		104	95	96		8
Sędziszów		172	163	164		8
Skawce		134	125	126		8
Skole		230	217	218		12
Skołyszyn		180	172	173		7
Słotwina		148	139	140		8
Śniatyn-Załucze		262	249	250		12
Sokal		220	207	208		12
Sól		120	111	112		8
Stanislau		244	231	232		12
Staresioło		220	207	208		12
Starzawa		204	193	194		10
Stróże		172	163	164		8
Stryj		224	211	212		12
Stryszów		134	125	126		8
Strzyżów am Wisłok		184	175	176		8
Sucha		130	121	122		8
Synowódzko wyżne		228	215	216		12
Szczawne-Kulaszne		204	193	194		10
Szczerzec		220	207	208		12
Tarnobrzeg		182	174	175		7
Tarnopol		244	231	232		12
Tarnów		154	145	146		8
Tarnowica-leśna		250	237	238		12
Trzciana		174	165	166		8
Tuchów		160	151	152		8
Tymbark		154	146	147		7
Tyśmienica		246	233	234		12
Tyśmieniczany		248	235	236		12
Uhnów		210	197	198		12
Ustrzyki		206	193	194		12
Węgierska-Górka		116	106	107		9
Wieliczka		130	120	121		9
Wola-Łużańska		174	165	166		8
Wygoda		*)	231	232		—
Zabłotce		232	219	220		12
Zabłotów		258	245	246		12
Zadwórze		222	209	210		12
Zagórz		198	189	190		8
Zagórzany		178	168	169		9
Załuż		200	191	192		8
Zarszyn		194	185	186		8
Zaryte		142	134	135		7
Zator **)		116	106	107		9
Zborów		236	223	224		12
Zegiestów		176	167	168		8
Zielona		208	195	196		12
Złoczów		230	217	218		12
Żuczka		268	255	256		12
Żużel		216	203	204		12

*) Besteht kein directer Frachtsatz.
**) Die ermässigten Frachtsätze von Zator finden für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
138	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 6—9 der Güterclassification des Tarifitheiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Holics loco und traosito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Eghell, Kotti loco und traosito, Székelyfalu - Burszentgyörgy, Nagy - Lévárd, Malaczka, Detreko-Csötörtök, Zobor, Dévenyto und Stomfa)	Gödiog	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nod Wagen nnd Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmngeo	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actien-Gesellschaft vom 1. October 1898	Heller 14	10	4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
			Mahlproducte aus Getreide nnd Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Göding	Holics loco nnd transito (letzteres für Seoduogen nach Szakolcza, Eghell, Kutti loco nod traosito, Székelyfaln-Burszentgyörgy, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detreko-Csötörtök, Zobor, Dévenyto und Stomfa)				14	10	4			
139	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Ung.-Hradisch bezw. vice versa	Vlarapass loco und transito Bilnitz-Brumov Bohuslavitz a. V. Hradek-Slavičin Bojkowitz Nezdenitz Aujezd-Luhatschowitz Ung. Brod Hradschowitz Popowitz Kunowitz	Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. trans. (für Sendungen von Szakolcza) Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. loco	Anfrechthaltnng der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänoer 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der Kaiser-Ferdioands-Nordbahn, und zwar für das Hauptbahnoetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898, dann Localtarif der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 69 66 61 58 49 46 42 38 33 30 21	Heller 29 29	Heller 19 27	Heller 10 2	Im Kartirnogswege		

Fortlaufende Nummer	140	141
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der	Kaschan-Oderberger Eisenbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Coaks	Tabakblätter, entrippt oder geschnitten, und Rippentabak, in Säcken oder Ballen verpackt
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Trzynietz	Rücksichtlich der Strecken der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Ustron	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. (Zur Compietirung dieses Quantums können sowohl die nebengenannten Artikel unter sich, als auch mit Rohtabak und den dem letzteren in der Tarifirung gleichgestellten Artikeln zusammengeladen werden.) / Aufgabe in beliebigen Mengen / Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und Localbahnen vom 1. Jänner 1898, dann Localtarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	240 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Frachtsätze der Classe A / Frachtsätze der Classe II
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden
Art der Durchführung	im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		Die Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, deren Beförderung auf Kosten des Tabakärars stattfindet, und für welche die bezüglichen Frachtdocumente als creditirte Gebühren, bezw. als Baargeld in Abfuhr gebracht werden. Sendungen, bei welchen sich das Tabakärar der Vermittlung von Zwischenspeditenren bedient, bezw. bei welchen die Transportgebühren von Privaten berichtigt werden, sind von den Frachtbegünstigungen ausgeschlossen.
1	2	3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
142	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Fracbtgüter der Classe I II A II I A	von Troppau K.F.N B. nach Olmütz	Fracbtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Anf- nnd Abladens der Sendnngen dnrch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Jnli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	153 128 107 136 114 98 64 56 59 59 61 61 61 Heller	115 90 84 104 88 88 51 48 56 55 59 59 60 Heller	38 38 23 32 26 10 13 8 3 4 2 1 Heller	Im Kartirungswege		
143	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer	von Tscbirm nach Bedihost Prossnitz Wrbatek Sternberg Olmütz loco und transito	Olmütz loco und transito bezw. vice versa Bantscb	Aufrecbthaltnng der einscblägigen tarifmässigen Bestimmungen									
	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bautsch												
	Zeitnngen in Ballen als Eilgut im Höcbstgewicbte von 100 kg per Sendung bei Auflieferung zu den Scbnellzügen Nr. 4 nnd 6														
	Lemberg														
	Wien Nordbahnhof														
	1. Die Anflieferung der fraglicben Sendungen kann in einem oder mehreren Packeten bis zu dem angegebenen Gesammt-Höchstgewicbte erfolgen. 2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umbüllung (Verpackung) mit einer deutlicben, vorher der Eisenbahn bekanntzngebenden Adresse derart recbtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung nnd eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann; diesfalls ist das Nähere mit dem Stationsvorstande in Lemberg zu vereinbaren. 3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Anfgabe zu berichtigen. 4. Eine Belastnng der Sendungen mit Nacbnahme ist nicht gestattet. 5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitnngspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirnng vorzusorgen. 6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, dnrcn den Absender nicbt eingebalten, so baftet dieser für alle hieraus entstebenden Folgen. 7. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine babnseitige Haftung nicht übernommen														
	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedocb bis Ende December 1900														
	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897														
	3258 Heller														
	1200 Heller														
	2058 Heller														
	Im Kartirungswege														
	Für jede Sendnng gelangt die ärariscbe Aufnabmsstempelgebühr von 10 Hellern zur Einbebung, aucb wenn eine Aufnabmsbescbeinigung nicbt ausgefertigt wird														

144

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Zeitungen in Ballen als Eilgut

im Höchstgewichte von:	1) 150 kg	2) 50 kg	3) 50 kg	4) 30 kg	5) 100 kg	6) 50 kg	7) 50 kg	8) 50 kg per Sendung
bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge:	Nr. 5	Nr. 3	Nr. 5	Nr. 3	Nr. 5	Nr. 3	Nr. 5	Nr. 3

Wien Nordbahnhof

Jaroslau	Czernowitz	Przemyśl	Lemberg	
2943	3783	3084	3258	Heller
1200	1524	1200	1200	Heller
1743	2259	1884	2058	Heller

1. Die Auflieferung hat bei den sub 1), 5), 7) und 8) bezeichneten Sendungen in einem oder mehreren Packeten, bei den sub 2), 3), 4) und 6) angeführten Transporten in einem Packete zu erfolgen. II. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekannt zu gebenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge aufzugeben. III. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen. IV. Werden die behördlichen Vorschriften betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen. V. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. VI. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahme ist nicht gestattet. VII. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen

vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900

Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897

Im Kartirungswege

Für jede Sendung gelangt die ärarische Anfnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Anfnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Ab Krakau werden die fraglichen Sendungen mit den anschliessenden Zügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen weiterbefördert

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
3	von der und im Namen der	
4	für Artikel	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Bezeichnung (Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht)	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

Fortlaufende Nummer	1	145	146
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 3	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
		Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Zeitungen in Ballen (Ziehungspackete) als Eilgut im Höchstgewichte von 70 Kilogramm per Sendung bei Auflieferung zu dem Nordbahnschnellzuge Nr. 5	Güter des Specialtarifes I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien Nordbahnhof	Holicz transito (für Sendungen von Dévénytó, Malaczka, Katti loco und transito und Egbell) / Holics transito (für Sendungen von Stomfa, Zohor, Detrekö-Csütörtök, Nagy-Lévárd und Szekelyfalu - Burczentgyörgy)
nach		Olmütz / Mähr.-Ostrau	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Göding (bezw. vice versa)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 7	1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammthöchstgewichte zur Aufgabe zu bringen. 2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher der Eisenbahn bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Diesfalls ist das Nähere mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen 4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahme ist nicht gestattet. 5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen. 6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen. 7. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Anfrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen tarifmässigen Bestimmungen
		vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	982 / 1311	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	727 / 972	32 / 33
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	255 / 339	Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gestehen muss	Besondere Bemerkungen
147	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn K.F.N.B. via Hotzendorf	Nentitschein K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife, und zwar für das Haupthannetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 122	94	28	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Brünn K.F.N.B. via Hotzendorf	1. Neutitschein K.F.N.B.	Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. ad 1. Besorgung des Abladens des Sendungen durch den Empfänger; ad 2. bis 16. Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger			98	94	4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstationen die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie ad 2. bis 16. das Anfladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht zurückgestellt	
					2. Bielitz				120	112	8			
					3. Ernsdorf				119	110	9			
					4. Franzstadt a. R.				86	76	10			
					5. Golleschan				112	103	9			
					6. Hohenau				50	45	5			
					7. Krakau				149	126	23			
					8. Krasna				75	72	3			
					9. Mähr.-Ostrau				92	82	10			
					10. Mähr.-Weisskirchen				68	64	4			
					11. Nikolsburg				53	48	5			
					12. Oderberg				95	85	10			
					13. Preran				56	51	5			
					14. Standing				83	74	9			
					15. Teschen				107	98	9			
					16. Zanchtel				78	74	4			
148	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Hols der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Krasna via Friedek-Mistek	Rattiuau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Juli 1899	Heller 45	44	1	Im Kartirungswege		
		Ostrau-Friedlander Eisenbahn												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
149	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	bethelligte Verwaltungen	Schweine, geschlachtete, ausgeweidete	Alt-Sandec Bełz Biscz Bochnia Bogumiłowice Bnrsztyn-Demianów Chodorów Czarna Czortków Dembica Dobromil Dobrowlany Gorlice Gródek Halicz Hatna Itzkany Iwonicz Jaroslau Jasło Kalwarya Kotomea Krechowice Krosno Łańcut Limanowa Lubaczów Mielec Mościska Nadwórna Nepolokoutz Neu-Sandec Podgórze-Bonarka Podgórze-Płaszów Posada-Chyrowska Potutory Przemyśl Radymno Ropczyce Rozwadów Rymanów Rzeszów Sądowa-Wisznia Sanok Sędziszów Słotwina Stryj Strzyżów a. W. Tarnobrzeg Tarnopol Tarnów Trembowla Tnchów Tymbark Ustrzyki Zabłotów	Wien (St. Marx)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jäuner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Localtarife	Verschieden	Heller 385 493 399 311 332 504 478 353 563 366 451 451 399 482 510 616 616 417 423 411 312 505 492 417 405 355 453 387 465 466 542 379 291 291 451 522 447 435 373 429 417 393 476 417 380 325 451 411 411 556 339 593 353 348 438 520		Im Kartirungswege		
150	Neutitscheiner Localbahn		für Wagenladungsgüter	Zauchtl	Neutitschein	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden		35 Percent der bestehenden Tarifsätze			Diese Frachtbegünstigungen gelten nur für Transporte von und nach Etablissements, welche mit der Ladestelle Schönau durch ein Industriegeleise verbunden sind
			für Eilgüter und Güter der N.Cl. I. und II	Zauchtl	Neutitschein						50 Percent der bestehenden Tarifsätze	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
151	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement	Lobositz (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 130	Heller 102	Heller 28	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
152	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Schilf und Schilfrohr	Moson-Magyar Óvár Szeged Szeged-Rókus oder vice versa	Ellrich (Station der k. Eisenbahn-Direction Cassel)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, Ausnahmetarif 17	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 199 268 270		Im Kartirungswege		
153	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Sägespäne und Xylolithlösung in Ballons bei combinirter Verladung	Florldsdorf (K.F.N.B.)	Hronow	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes		Heller 130		Im Rückvergütungswege Im Kartirungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, spätestens bis Ende März 1901	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
154	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Pilsen	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife		Heller 314		Im Kartirungswege		Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
155	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Theere der Tarif-Pos. T—11	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerländе via Süssenbrnnn	Angern (K.F.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Kesselwagen. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 40 *)		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände aufgegeben werden

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
156	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquettes, Coaks, zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ludwigsdorf Rubengrube Neurode Möhlten	Prag-Hrabovka transit	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen mit der Rontenvorschrift: „über Mittelsteine Starkoč—Kolin—B.-Brod—Prag St.E.G." aufgeliefert werden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der E.D. Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897	Heller 944 932 926 922	Heller 534 522 516 512	Heller 410 410 410 410	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen Dienststelleu der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen müssen und welche bis Ende März 1901 einzusendeu sind	Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die Frachtsätze des citirten Tarifes ermässigen, so verfügern sich die gewährten Nachlässe im gleichen Ausmasse
157	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	a) Bilnitz-Brumow b) Ung.-Brod	Bubna St.E.G. Liebeu St.E.G. Prag St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	a) 163 Heller b) 142 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege			
158	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Austerlitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Kohlentarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	346 Heller per Tonne à 1000 kg	286 Heller per Tonne à 1000 kg	60 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Verseuder lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen längstens bis Ende März 1901 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
159	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen oder Bündeln I. unverpackt, auch lose, mit Papier umhüllt II. in Fässern verpackt	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5 000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1900	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 5	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach												
	Apolda K.E.D. Erfurt				Saalfeld (Thür.) K.E.D. Erfurt				Waltershausen K.E.D. Erfurt				
	I.		II.		I.		II.		I.		II.		
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	
	Pfennige per 100 kg												
Assling k.k.St.B.	323	244	323	265	305	232	305	249	347	261	347	287	
Klagenfurt k.k.St.B. und S.B. .	299	226	299	247	281	214	281	231	323	243	323	269	

160	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ostrauer und Oberschlesische Kohle und Coaks	Versandstellen der directen Tarife vom 1 April 1898 und vom 1. April 1899	Austerlitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Kohlentarif für den Mähr.-Schlesisch-Böhm.-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898 und für den Oberschles.-Mähr.-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. April 1899	Verschieden	20 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1901		
161	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Papier der Classe A	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Arnau Freiheit-Johannesbad	Heller 243 242	223 Heller	Heller 20 19	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
162	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Robeisen	Kalán-Zeykfalva	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf; längstens jedoch bis Ende Juni 1900	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 3	185	158	27	Im Kartirungswege		
					Oderberg loco			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	197				Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Oderberg transit (für Sendungen nach Deutschland)					200				In dem Frachtsatze für Oderberg transit ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits enthalten
163	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, k. k. priv. K.F.N.B.	Schafwollwaaren und Baumwollwaaren der Classe I	Vácz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	300	255	45	Im Kartirungswege		
164	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, k. k. priv. K.F.N.B.	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Fehértemplom	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Verschieden	146		Im Kartirungswege		
165	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Vöslau-Gainfarn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Directer Tarif vom 1. Mai 1896	Heller per Tonne à 1000 kg			Im Kartirungswege		Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen
									860	710	150			

Fortlaufende Nummer	166	167
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Petroleum	Petroleum
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Triest	Triest
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Bregenz	Bregenz transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr zur Aufgabe gelangen und in Bregenz nach Stationen der Linie Linthal—Ziegelbrücke—Rapperswyl—Wald—Rueti—Grueze—Etzweiler und nach Stationen westlich dieser Linie — Basel und Schaffhausen ausgenommen — reexpedirt werden	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893. Die Sendungen müssen nach Moerschwyl bestimmt sein, daselbst eingelagert werden und innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, nach schweizerischen Stationen — die Stationen der Strecken Egnach—Rorschach—St. Margrethen—Trübbach und Rorschach—St. Fiden, ferner die Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen ausgenommen — reexpedirt werden
	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	211 Centimes	Fiume 277 Triest 235 Centimes
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	174 Centimes	Fiume 253 Triest 211
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	37 Centimes	Fiume 24 Triest 24
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe für den Versandt von Triest nach Bregenz und der Frachtbrief-Duplicate für den Versandt von Bregenz nach den bezeichneten schweizerischen Stationen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der adm. Direction der Südbahn, Controle der Einnahmen, in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe für den Versandt nach Moerschwyl und der Duplicat-Frachtbriefe für den Versandt von Moerschwyl nach den näher bezeichneten schweizerischen Stationen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der adm. Direction der Südbahn, Controle der Einnahmen, in Wien in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		
	166	167

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
168	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Petroleumnaphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Triest und Fiume	Bregenz loco und transit Buchs loco und transit Feldkirch loco und transit St. Margrethen loco und transit Lindau Stadt	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr		Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3	Kartirung		
169	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Vide Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen der südösterreichisch-ungarisch-schweizerischen Grenztarife und mit directen, nach den in der untenstehenden Tabelle genannten schweizerischen Stationen lautenden internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Für Sendungen mit der Bestimmung nach den nachbezeichneten schweizerischen Stationen	von Triest nach			Für Sendungen mit der Bestimmung nach den nachbezeichneten schweizerischen Stationen	von Triest nach			Für Sendungen mit der Bestimmung nach den nachbezeichneten schweizerischen Stationen	von Triest nach		
	Bregenz transit	Buchs transit	St. Margrethen transit		Bregenz transit	Buchs transit	St. Margrethen transit		Bregenz transit	Buchs transit	St. Margrethen transit
	Centimes per 100 kg				Centimes per 100 kg				Centimes per 100 kg		
Aadorf	—	—	222	Kaltbrunn-Benken	—	219	—	Schwanden	—	223	—
Aathal	184	184	189	Kempten	196	—	201	Schwerzenbach	197	197	202
Adliswil	170	170	—	Kempthal	193	—	198	Siebnen-Wangen	—	200	—
Arlen-Rielasingen	231	—	—	Koblenz	188	188	—	Stäfa	195	195	200
Baden	170	170	—	Knllbrunn	202	—	207	Thalweil	171	171	—
Banma	185	185	—	Küsnacht (Zürich)	186	186	191	Töss	202	—	207
Brngg	170	170	—	Lachen	—	194	—	Turbenthal	198	—	203
Buhikon	196	196	201	Langnau-Gattikon	171	171	—	Turgi	170	170	—
Bülach	183	183	—	Linthal	—	223	—	Uerikon	195	195	200
Diesbach-Betschwanden	—	223	—	Luchsingen-Hätzingen	—	223	—	Uetikon	194	194	199
Dietfnrt	—	—	235	Männedorf	195	195	200	Uster	181	181	186
Dietikon	170	170	—	Meilen	191	191	196	Uznach	—	209	—
Effretikon	196	—	201	Mitlödi	—	223	—	Wädensweil	177	177	182
Embrach-Rorbas	190	—	195	Müllheim-Wigultingen	231	—	—	Wald	—	185	—
Ennenda	—	224	—	Näfels-Mollis	—	224	—	Wallisellen	174	—	179
Erlenbach	187	187	192	Netstall	—	224	—	Wettingen	170	170	—
Eschlikon	—	—	228	Nidfurn-Haslen	—	223	—	Wetzikan	185	185	190
Fehraltorf	195	—	200	Niederglatt	189	189	—	Winterthur	201	—	206
Felben	227	—	—	Nieder- und Oberurnen	—	223	—	Wülflingen	203	—	208
Feldbach-Hombrechtikon	195	195	200	Pfungen-Neftenbach	201	—	206	Ziegelbrücke	—	223	—
Frauenfeld	222	—	—	Rapperswil	—	185	—	Zollikon	185	185	190
Gihswil-Ried	—	180	—	Remismühle-Zell	202	—	207	Zürich (Hauptbahnhof)	171	171	—
Glarus	—	223	—	Ruppersweil	176	176	—	Zürich-Wollishofen	171	171	—
Glattfelden	184	184	—	Rüti (Glarus)	—	223	—	Zug	171	171	—
Herrliberg-Feldmeilen	189	189	194	Rüti (Zürich)	185	185	190	Zweidlen	193	193	—
Illnweil	196	—	201	Rykon	202	—	207				
Illnau	196	—	201	Schmerikon	—	213	—				

Fortlaufende Nummer	170	171	172
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft Graz-Köflacher Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Papier aller Art der Pos. P—1a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Drahtstifte und Draht aus Eisen und Stahl, in Fässern oder Kisten verpackt	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Deutsch-Landsberg Voitsberg	Graz	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest S B.	Triest S.B.	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der Bestimmungen der nebenbezogenen Tarife. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Anf- und Abladens durch die Parteien auf ihre eigenen Kosten. Die Sendungen müssen zum Exporte nach Ostindien, Südamerika, Japan oder China gelangen	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Anf- und Abladens durch die Parteien auf ihre eigenen Kosten. Die Sendungen müssen zum Exporte nach jenseits vom Suezcanal gelegenen asiatischen Hafenplätzen gelangen	
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn, bezw. Tarif-Theil II, Heft I, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Tarif-Theil II, Heft I, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	196 Heller / 208 Heller	156 Heller	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	169 Heller / 173 Heller	121 Heller	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	27 Heller / 35 Heller	35 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege: Unter Einhaltung der in den Abschnitten J, bezw. K des Heftes I des Oesterr.-Adriatischen Verhandstarifes ersichtlichen „Speciellen Bestimmungen“. Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogenen Tarifbestimmungen hedungenen Docnmente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege: Unter Einhaltung der aus dem Abschnitte J des Heftes I des Oesterr.-Adriatischen Verhandstarifes ersichtlichen „Speciellen Bestimmungen“. Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogenen Tarifbestimmungen hedungenen Documente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerknngen			Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände, welche zum Baue und zur Einrichtung der küstenländischen Reiaschälfabrik in Triest (S. Sabba) bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900, von den österreichischen Südbahnstationen nach Triest S B. der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes, Theil II, unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.

Fortlaufende Nummer	173	174	175	176
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Getreide etc. laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes für Getreide etc. vom 1. Jänner 1896 für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, Seite 4	Holz der Position H—19/1 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Für die im Ausnahmetarif A für Getreide etc. genannten Artikel des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Superphosphat (Düngemittel)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Debreczen Győr Kolozsvár Komárom-Üjszöny Miskolcz göm. p. u. Nagyvárad Nyiregyháza Párkány-Nána Pozsony Sátoralja-Ujhely Szatmár Szolnok teh. p. u.	Oświęcim Jasło Ustrzyki Homonna Huszt Marmaros-Sziget Taraczköz Ungvár Vidrány	Basznia	Stupno-Bras
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Granica trs., bezw. Szczakowa transit (für Russland)	allen in Schnitttafel I b, II b und III b enthaltenen deutschen Verbandsstationen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Furth i. W. transit Eger transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen, für die Anwendung des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes massgebenden Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Tarif-Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarif für Getreide etc.), vom 1. August 1899 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 50 — Heller 42 — Heller 8
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller 303 248 328 270 261 310 288 222 177 245 312 270	Heller 16 71 90 117 185 193 193 164 103	Schnitttafel I a 127 Pfge. für 100 kg „ II a 295 „ „ 100 „ „ III a 144 „ „ 100 „	Heller 44 — Heller 37 — Heller 7
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen			Die Gesammtfrachtsätze ergeben sich durch Zusammenstoss der hier publicirten Schnittsätze der Schnitttafel I a, II a und III a mit jenen im Ausnahmetarife A enthaltenen Schnittsätzen der Schnitttafel I b, II b und III b	

Fortlaufende Nummer	177	178
1		
2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
3	betheiligten Verwaltungen	
4	Weizen und Roggen russischer Herkunft	Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks
5	Nowosielitza (Bhf.) transit	den Gruhenstationen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes
6	Volksgarten / Czernowitz	Krupa Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn
6	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Versandt eines nach **Art und Menge** dem Getreidebezuge gleichkommenden Quantums Mahlproducte (Mehl und Kleie) ab Czernowitz, bezw. Volksgarten nach dem Auslande. Der Bezug des Getreides hat **innerhalb der in Rubrik 7 festgesetzten Giltigkeitsdauer dieser Tarifbegünstigung,** der Versandt der Mahlproducte innerhalb der Frist von sechs Monaten, vom Tage des Getreidebezuges an gerechnet, zu erfolgen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
8	Localtarif	Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Revier) nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, giltig vom 1. September 1897
9	51 Heller / 42 Heller	Besteht keiner
10	28 Heller / 28 Heller	Für Sendungen nach Krupa kommen die im vorbezeichneten Tarife für die Station Kladno der Buschtěhrader Eisenbahn vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 13·8 Heller für 100 kg zur Anwendung
11	23 Heller / 14 Heller	
12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
13	Gegen Vorlage der **auf den Refactiewerber als Empfänger lautenden** Original-Frachtbriefe für den Getreidebezug von Nowosielitza transit nach Czernowitz, bezw. Volksgarten, auf welchen die russische Herkunft amtlich bescheinigt sein muss, und der **auf denselben Refactiewerber als Absender** lautenden Original-Frachtbriefe für den Versandt der Mahlproducte von Czernowitz, bezw. Volksgarten nach dem Auslande und speciell beim Export per Bahn ausserdem noch der Schiffsladescheine über den Weitertransport per Bahn nach dem Auslande, welche Documente längstens bis 30. Juni 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind	
14		

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
3	von der Namen und im der	
4	für Artikel	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
179	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, Coaks und Briquetts	Wien K.F.N.B. transit	Wien (Matzleinsdorf) transit	Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Südbahn-Gesellschaft, bezw. an eine solche der Eisenbahn Wien-Aspang adressirt sein und von derselben zu Regiezwecken der eigenen Bahn, bezw. der von der Eisenbahn Wien-Aspang betriebenen Schneebergbahn bezogen werden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, Theil II (Güterverkehr)	Heller 10	Heller 6	Heller 4	Im Kartirungswege	Unter den gleichen Bedingungen werden nebenstehende Frachtsätze auch für Coakssendungen, welche in Wien K.F.N.B. von der Gasanstalt in Zwischenbrücken zur Aufgabe gelangen, Anwendung finden	
					Wien E.W.A. transit				10	6	4			
				Wien St.E.G. transit	Wien S.B., bezw. Matzleinsdorf				10	6	4			
180	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Localtarife, bezw. Tarife des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine directen Fracbtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach						
	Bregenz transit, Lindau transit, Buchs transit	St. Margrethen transit	Romanshorn	Aarau	Basel (S.C.B. und Bad. St.E.)	Burgdorf	Delémont (Delsberg)
	Centimes für 100 kg						
Lemberg	519	524	549	649	607	722	671
Lemberg-Podzamcze	522	527	552	652	610	725	674
Tarnów	435	440	465	565	523	638	587
Wieliczka	414	419	444	544	502	617	566

Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:

a) auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits der genannten Uebergangspunkte gelegenen schweizerischen Stationen und weiter;

b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
181	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Seife der Pos. 8—36 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch pulverisirt	Schreckenstein	Bielitz Borysław Czernowitz Drohobycz Jaroslau Jasło Krakau Lemberg Neu-Sandec Posada-Chyrowska Przemysl Rzeszów Samhor Sanok Saybusch-Żywiec Stanislau Stryj Tarnopol Tarnów Zagórz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 320 535 626 531 461 450 323 527 444 500 483 433 516 489 334 580 542 580 382 489		Im Kartirungswege		
182	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisenschlacken, und zwar Frischfeuer-, Hammer-, eisenhaltige Converterschlacken (zur Verhüttung), Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen- und Walzeuschlacken zum Hochofenbetriebe. Schwefelkiese, abgeröstet (schwefelkiesabbrände, Schwefelkiesrückstände), zum Hochofenbetriebe	Holoubkau	Beuthen O.S. Bobrek Borsigwerk Chorzow Friedrichshütte Gleiwitz Königshütte Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Rosdzin Schwientochlowitz Tarnowitz Zabrze	Einhaltung der Bestimmungen des Im Tarifheft 1 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes (giltig vom 1. März 1899) enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 57	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. März 1899	Besteht keiner	111 111 110 112 110 108 112 113 110 111 113 111 110 110		Im Kartirungswege		
183	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Steinkohlentheerpech	Zabrze Coaksanstalt	Bucarest Filaret Bucarest Nordbahnhof	Bei Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Ctms. 452 445		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
184		**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Holzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	H o p f g a r t e n	α) Genf transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Es gilt der Frachtsatz: 1. Für Genf transit unter a) von Frcs. 22·10 für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. 2. Für Genf transit unter b) von Frcs. 25·70 für Sendungen nach Bellegarde. 3. Für Verrières transit unter a) von Frcs. 19·10 für Sendungen nach Pontaillier s. Saône, Dôle, Monchard und den westlich, sowie St. Etienne-du-Bois, St. Trivier-de-Courtes, Fleuville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hievon gelegenen Stationen. Auf Sendungen nach den herwärts Monchard und herwärts Louis-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung. 4. Für Verrières transit unter b) von Frcs. 18·40 für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Millbac, Fumel, Port-Ste.-Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen. Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	L o c a l t a r i f e		Francs Gold für 1000 kg α) a) 22·10 b) 25·70				
					Verrières transit					β) a) 19·10 b) 18·40				
			Im Allgemeinen im Kartirungswege, nur bei frankirten, an eine Mittelsperson in Genf adressirten Sendungen im Rückvergütungswege											
			Soferne die Anwendung der Frachtsätze für Genf trans. im Rückvergütungswege stattfindet, erfolgt die Rückvergütung durch die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck gegen Vorlage der nachbezeichneten Documente, welche längstens drei Monate nach der Abfertigung einzureichen sind. Diese Documente sind: 1. das Frachtbrief-Duplicat für die Strecke von Hopfgarten nach Genf; 2. die hezügliche Francaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde; 3. das Aufgabsreceipisse über die Weitersendung nach der betreffenden französischen Station										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht							
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
185	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	I. Salzsäure; II. Salpetersäure (Scheidewasser); III. Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Oleum, Vitriolöl) und für aus diesen Säuregattungen gebildete gemischte Wagenladungen	Aussig A.T.E.	Lindau (Stadt und Rangirbahnhof)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen der in der Rubrik 8 genannten Tarife	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil I und Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896	Kreuzer ö. W., bezw. Heller I. / II. u. III.	Heller	I.	II. u. III.	Im Kartirungswege		
									146 / 169						
									292 / 338	220	72	118			
					Bludenz Strassenhaus				162 / 169						
									324 / 338	248	76	90			
					Bregenz Lauterbach Lochau Schwarzach				150 / 169						
									300 / 338	220	80	118			
					Buchs Schaan-Vaduz				156 / 169						
									312 / 338	248	64	90			
					Dornbirn				153 / 169						
									306 / 338	226	80	112			
					Feldkirch Rankweil				156 / 169						
									312 / 338	237	75	101			
					Frastanz Nenzing				161 / 169						
									322 / 338	243	79	95			
					Götzis Hohenems				156 / 169						
									312 / 338	232	80	106			
					Hard-Fussach				150 / 175						
									300 / 350	220	80	130			
					Lustenau St. Margrethen				153 / 175						
									306 / 350	226	80	124			
					Nendeln				156 / 169						
									312 / 338	243	69	95			
				Kralup B.E.B.	Lindau (Stadt und Rangirbahnhof)				149 / 161						
									298 / 322	245	53	77			
					Bludenz				155 / 161						
									310 / 322	267	43	55			
					Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Götzis Hohenems				149 / 161						
									298 / 322	245	53	77			
					Lauterach Lochau Nendeln Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach											
					Frastanz				155 / 161						
									310 / 322	257	53	65			
					Hard-Fussach				153 / 167						
									306 / 334	245	61	89			
					Lustenau St. Margrethen				153 / 167						
									306 / 334	251	55	83			
					Nenzing Strassenhaus				155 / 161						
									310 / 322	261	49	61			

Fortlaufende Nummer	186	187
	k. k. Oesterr. Statsbahnen	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**
Die Publication erfolgt: von der	betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)
Die Publication erfolgt: und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Spiritus und Sprit	Holz der Pos. H—18 des österr.-ungarischen Tarifes, Theil I	Holz der Pos. H—19/1 des österr.-ungarischen Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Ó-Buda-Filatorigát	Lemberg transit	Lemberg loco	Dobrosin
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	den schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit	Bełzec transit (für Russland)
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zur Verladung verwendeten Wagens.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.
		Die Sendungen sind mit nach Bełzec transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Die Weiterbeförderung per Achse nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Belcec an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen in den Bahnmagazinen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend
Das Zugeständniss wird gemacht: in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Theil V, 2. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1890	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	55 Heller	55 Heller	34 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die für Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof bestehenden Frachtsätze gelten auch im Verkehre mit Ó-Buda-Filatorigát	44 Heller	46 Heller	25 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		11 Heller	9 Heller	9 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Bełzec bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . . am . . . . . unter Frachtkarte Nr. . . . , Brief Nr. . . . , und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert“
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	188	189	190
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Gaskoks	Bettfedern (russischer Herkunft	Rossbaare (russischer Herkunft)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lieben Oe.N.W.B,	Podwoloczyska (Bhf.) transit	Granica transit, bezw. Szczakowa transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Amberg Aschau Bad Reichenhall Berchtesgaden Bergen Bodenwöhr Deggendorf Donauwörth Freising Gotteszell Harburg Hersbruck I. d. P. Hersbruck r. d. P. Henfeld Ingolstadt C.B. Landau a. d. Isar München C.B. München O.B. München Rangirbahnhof München S.B. Neuburg a. d. Donau Regensburg Reuth b. Erbendorf Röthenbach bei Lauf Rosenheim Scharlach Schwandorf Straubing Unterhausen Vilsbiburg Weiherhammer	Brody (Bhf.) transit	Ala transit (für Mailand)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzablung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen nnd Frachtbrief, sowie Versandt seitens einer Gasanstalt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzablnng für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Fracbtbrief und Wagen. Einbaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rnbrik bezeicbneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Fracht-zablnng für mindestens a) Stückgut; b) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wageu. Einhaltung der Bestimmungeu des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Tbeil II, Heft 3 B, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 15. October 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. August 1895	Tarif-Tbeil II, Heft 1, vom 1. August 1895 für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es besteben keine directen Fracbtsätze	a) 818 Heller b) 729 Heller	a) 1380 Heller b) 853 „ c) 755 „
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Mark 0·85 1·10 0·99 1·03 1·03 0·75 0·82 1·16 1·05 0·77 1·19 0·93 1·16 1·04 0·93 0·88 1·14 1·16 1·14 1·14 1·09 0·88 0·76 0·97 1·14 1·24 0·79 0·89 1·10 1·02 0·83	a) 706 Heller b) 658 Heller	a) 865 Heller b) 686 „ c) 584 „
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		a) 112 Heller b) 71 Heller	a) 515 Heller b) 167 „ c) 171 „
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
191	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Holzkohlen	a) Csáktornya (Csákathurn) b) Märmaros-Sziget	Bregenz transit Lindau transit Buchs transit St. Margrethen transit Romanshorn Konstanz (N.O.B. und Bad. B.)	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1895	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes ad a) 196 b) 319 — 319 192 316 196 321 214 337 227 352		Im Kartirungswege		
192	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhmische Nordbahn	Glas und Hohlglaswaaren aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	Suchenthal Bodenbach B.N.B. transit und Tetschen B.N.B. transit	Chlumetz-Pilař	Bei Anfgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Bestebt kein directer Tarif		a) 161 Pfg. b) 111 „	a) 156 Pfg. b) 109 „	Im Kartirungswege*)		

*) Die vorstebenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach Hamburg, Stettin, Bremen und Bremerhaven, nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bios nach Bodenbach B.N.B. transit oder nach Tetschen B.N.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Anfgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Stettin, Bremen oder Bremerhaven, nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendnng, wenn bis längstens 31. März 1901 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendnng auf Sendnngen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagplätzen rollen nnd ab da nach Belgien oder Holland per Rheinronte weiter befördert werden. In letzterem Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdocumente über den Bahntransport bis nnd ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch die Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütnngswege auch dann, wenn die als Wagenladnngen nach den Elbe-Umschlagplätzen anfgelieferten Hohlglassendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin, oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagstationen per Bahn nnd ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

193	Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee		Roh-, Halb- und fertige Producte der Papierfabrikation nebst allen zur Papierbereitung gehörigen Artikeln	Riva Mori [oder umgekehrt		Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) und Verpflichtung, alle diese Artikel ausschliesslich durch die Localbahn Mori-Arco-Riva a/G. befördern zu lassen und sich keiner anderen Transportmittel zu bedienen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarif, Theil II, der Mori-Arco-Riva-Bahn	40, bezw. 36 Heller	32 Heller	8, bezw. 4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsscheine, bezw. auf dieselbe als Empfängerin adressirte Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Beförderung der Rohproducte kann auf offen gehenden Wagen unter Decken erfolgen. Die nicht vom Wagen weg abgeführten Rohproducte können auf der Magazinsrampe unter Decken eingelagert werden

k. k. Staatsbahn-Direction Prag

Fortlaufende Nummer	202	201	200	199	198	197	196	195	194
1									
Die Publication erfolgt von der									
und im Namen der									
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Nachlass der Auf- und Ablegegebühr für in ganzen Wagenladungen anlangende Kaffeesurrogat-Sendungen, welche als Stückgüter per Bahn weitergehen	Nachlass der Auf- und Ablegegebühr				Ermässigung der Krahngebühr für Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel			Ermässigung des Wägegeldes auf der Geleisebrückenwaage für a) Langholz und b) sonstige Güter in Wagenladungen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wessely-Mezimosti	Stupno-Bras	Leneschitz	Teplitz-Waldtbor	Kosten	Schlan	Smichov	Prag	Schmalspurige Localbahn Neubaus-Neubistritz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach									
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Diese Leistungen besorgt die Partei selbst								
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900								
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung									Localgütertarif der Schmalspurbahn Neubans-Neubistritz
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg						4 Heller per 100 kg			1 Krone 20 Heller per Wagen
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)						2 Heller			ad a) 60 Heller ad b) 80 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)						2 Heller			ad a) 60 Heller ad b) 40 Heller
Art der Durchführung									Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss									
Besondere Bemerkungen									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
203	k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau		Holz aller Art			Bahnämtliche Abwage auf einer, einer Partei gehörigen Brückenwaage in Worachta	bis Ende December 1900	Localgütertarif, Theil II, Heft 2	Waggeld 60 Heller per Wagen	Waggeld 40 Heller per Wagen	40 Heller	Im Kartirungswege		
204	k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz		Nachlass der Auf- und Ablegegebühr, sowie der Auf- und Abladegebühr für die in der Station Hombok zur Auf-, bezw. Abgabe gelangenden Sendungen von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, der Pos. E—5 bis 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Für die Station Hombok		Diese Leistungen haben die Parteien selbst zu besorgen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900							
			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr, sowie der Auf- und Abladegebühr für in der Station Friedland a. M. zur Auf- und Abgabe gelangenden Garn- und Flachssendungen	Für die Station Friedland a. M.										

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
1	Nr. 141 vom 12. December 1899	2786	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Sand aus der Pos. E—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, unverpackt und in offenen Wagen verladen	Pilsen	Eisenstein	1. Jänner 1900	Nebige Tarifermässigung ist im 1. Anhange zum Localgütertarife unter Pos. 129 der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Anflage 1900, bereits enthalten

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
1	Nr. 148 vom 30. December 1899	3465	Buschtěhrader Eisenbahn	A.T.E., B.N.B., k.k.Oe.St.B., Oe.N.W.B., St.E.G.	Güter des Specialtarifes 1 als Frachtgut	Počátek-Serowitz	Reichenau i. B.	Der zugestandene Frachtsatz soll richtig 173 h per 100 kg lauten	
						Bubenč (St.E.G.)	Stranov-Krnsko	Die Stationsbenennnng ist von Stranov-Krnsko auf Stranov-Krnsko richtig zu stellen	
2	Nr. 148 vom 30. December 1899	3460	Buschtěhrader Eisenbahn	A.T.E., B.N.B., k.k.Oe.St.B., Oe.N.W.B., St.E.G.	Schwefelsauere Thonerde	Libšic	Gojau (L.B.)	Die Stationsbenennung ist von Gojan (L.B.) auf Gojau (L.B.) richtig zu stellen	
3	Nr. 137 vom 30. November 1899	2543	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Zucker aller Art etc.	österreichischen Stationen	den Budapester Bahnhöfen	Der in der Rubrik 5 angeführte Stationsname Böhm.-Leipa ist auf „Böhm.-Leipa A.T.E. und B.N.B." zu berichtigen	
4	Nr. 136 vom 28. November 1899	2511	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Artikel der Wagenladungsclassen, Specialtarife und Ausnahmetarife des Deutsch-Westösterreichisch - Ungarischen Seehafenverband-Gütertarifes, Theil II	Pommerensdorf der kgl. Eisenbahn-Direction Stettin	den dem vorbezeichneten Verbandsverkehre angehörenden österr. und ungarischen Stationen	In der zur Rubrik „Besondere Bemerkungen" gegebenen Tabelle (enthaltend die Anstosstaxen an die Frachtsätze für Stettin) ist bei Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen etc.) die Unterabtheilung D mit dem Anstossbetrage von 1 Pfg. nachzutragen	

und umgekehrt

Bau-Ausschreibung.

Auf der normalspurigen **Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau** ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues,** dann aller **Oberbau-** und **Hochbauarbeiten** (ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlage, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung) im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecken	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau Gulden	Oberbau Gulden	Einfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine Gulden	Hochbau Gulden	Zusammen Gulden
Vom Ende des Bahnhofes Freudenthal bis Neudörfl	4	0·200 und 6·100	5·928	27.280	16.148	1.800	7.800	53.028
Von Neudörfl bis Alt-Vogelseifen . .	5	6·100 und 11·740	5·625	43 601	15 572	1.588	21.300	82.061
Von Alt-Vogelseifen bis Ende der Station Klein-Mohrau	6	11·740 und 17·301	5·562	56.728	15.485	2.201	31.000	105.414
		Zusammen	17·115	127.609	47.205	5.589	60.100	240.503

Die Vollendungstermine für alle drei Baulose sind derart festgesetzt, dass ab 15. September 1900 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 1. October 1900 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlage, Wasserkrahne, Brückenwaagen, sowie der Telegrapheneinrichtung ungehindert begonnen werden kann, dass ferner am 15. Mai 1901 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und endlich vom 31. Mai 1901 an die Betriebseröffnung anstandslos erfolgen kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Troppau einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **31. Jänner 1900, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss mindestens auf sämmtliche Herstellungen des betreffenden Loses lauten, und hat der Offertleger bis 20. Februar 1900 im Worte zu bleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt für das Baulos 4 ö. W. fl. 2600·—, für das Baulos 5 ö. W. fl. 4100·— und für das Baulos 6 ö. W. fl. 5200·— und wird im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offertlegern nicht unterschrieben wurde oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im December 1899.

K. k. Eisenbahnministerium.

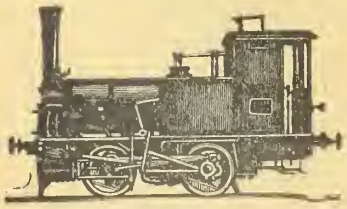
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

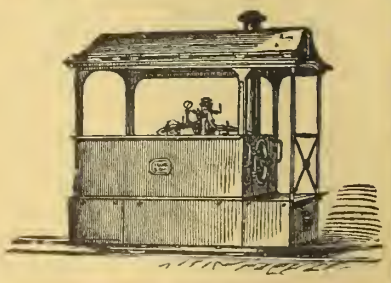
Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

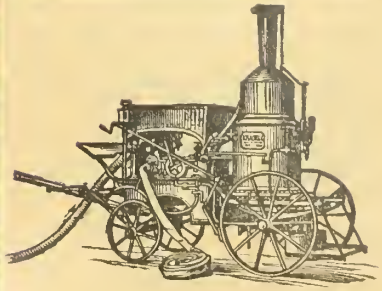
(613)



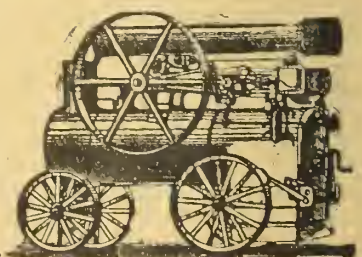
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,



LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-FIS

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. **Wien, 9. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und der Eisenbahnen vom 30. December 1899,*) betreffend die Durchführung des § 13 des III. Theiles der kaiserlichen Verordnung vom 21. September 1899, R.-G.-Bl. Nr. 176, über die Zulassung von nicht auf die Kronenwährung lautenden Zahlungsmitteln bei den Cassen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Auf Grund der Bestimmungen des § 13 des III. Theiles der kaiserlichen Verordnung vom 21. September 1899, R.-G.-Bl. Nr. 176, betreffend die Zulassung anderer Münzen inländischen Gepräges als der Kronenwährung oder Münzen ausländischen Gepräges, sowie anderer Zahlungsmittel bei Staats- und öffentlichen Cassen, werden folgende Anordnungen getroffen:

1. Bei den Cassen der k. k. Staatsbahnen sind, wie bisher, auch vom 1. Jänner 1900 an die Acht- und Vierguldengoldstücke, sowie die Ducaten österreichischer und ungarischer Prägung, ferner die in der Geldtabelle der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen aufgeführten Münz- und Geldsorten der Francs-, der Deutschen Reichs-, der russischen und der englischen Währung nach Massgabe der in dieser Geldtabelle bestimmten Zahlkraft anzunehmen.

2. Werden die auf die Francs-, die Deutsche Reichs- oder die russische Währung lautenden Gebühren in Geldsorten der österreichischen Landeswährung oder die auf die letztere Währung lautenden Gebühren in den im Punkte 1 genannten Geldsorten beglichen, so haben für die Umrechnung die jeweils seitens der k. k. Staatsbahn-Verwaltungen auf Grund der Börsenotirung ermittelten und hinausgegeben Course Anwendung zu finden.

Wittek m. p. **Jorkasch** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Polnisch-Ostrau nach Klein-Hrabowa.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Anton Lhota, Advocat in Mähr.-Ostrau, im Vereine mit Johann Geissler, Kaufmann in Mähr.-Ostrau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Polnisch-Ostrau über Zarubek, Klein-Kuntschitz und Gross-Kunzendorf nach Klein-Hrabowa im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. December 1899. Z. 54.415/2.

*) Enthalten in dem am 3. Jänner 1900 ausgegebenen I. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 1.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Linz: Eröffnung des zweiten Geleises auf der Strecke Lambach—Attnang-Puchheim.) Am 17. December 1899 wurde das zweite Geleise Lambach—Attnang-Puchheim dem öffentlichen Verkehre übergeben und auf dieser Strecke der doppelgeleisige Verkehr aufgenommen.

— (Eröffnung des Péageverkehres mit den Wiener Localbahnen in der Strecke Maxing—Inzersdorf der Donauländebahn.) Am 26. August 1899 wurde der Péageverkehr mit der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen in der Strecke Maxing—Inzersdorf der Donauländebahn eröffnet. Die Wiener Localbahn mündet in km 7·3 der Strecke Maxing—Inzersdorf in das currente Geleise der k. k. Staatsbahnen ein und erstreckt sich der Péageverkehr in der Ausdehnung von km 2·5 bis zur Station Maxing (k. k. St.B.). Der Péageverkehr hat den Zweck. den Uebergang von Güterwagen der Wiener Localbahnen auf die Linien der k. k. Staatsbahnen und vice versa zu vermitteln, wogegen ein Uebergang von Personenwagen nicht stattfindet. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 105 vom 12. September 1899, Seite 1933.)

— (Staatsbahn-Direction Prag: Einstellung des Personenverkehres auf der Localbahn Zlonitz-Hospozin.) Der vom 1. October 1899 auf der Localbahn Zlonitz-Hospozin bei den Zügen Nr. 2481, 2488, 2475 und 2494 auf die Dauer der Rübencampagne eingeführte Personenverkehr fand am 25. December 1899 zum letzten Male statt und wurde daher mit dem 26. December 1899 gänzlich eingestellt.

Prager elektrische Kleinbahnen. (Bestellung eines Betriebsleiter-Stellvertreters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Anstellung des Oberingenieurs Alois Swoboda als Stellvertreter des Betriebsleiters der Prager städtischen elektrischen Kleinbahnen an Stelle des mit dem Erlasse vom 10. December 1897, Z. 16.062/1, mit dieser Function betrauten Oberingenieurs Karl Nowak genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 46.782/13.]

Zusammenstellung

der im Monate November 1899 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	699	30949	1110	32758	143	62	1	206	0·6	226	2	111	.	2	.	.	.	.	.
„ Linz . .	489	4020	270	4779	76	147	20	243	5·0	228	15	102	.	.	.	.	.	.	.
„ Innsbruck	180	1863	180	2223	6	39	7	42	1·8	53	2	42	.	.	.	.	.	6	.
„ Villach .	242	2340	2880	5462	70	355	43	468	8·5	448	.	42	.	22	.	.	15	.	.
„ Triest . .	61	857	120	1038	8	16	10	34	3·2	32	.	.	.	2	.	.	.	.	14
„ Pilsen .	180	2133	3530	5843	8	48	33	89	1·5	76	7	69	.	1	.	.	.	.	.
„ Prag . .	180	2883	2148	5211	1	66	65	132	2·5	68	.	106	.	.	.	.	.	2	11
„ Olmütz .	.	1680	3030	4710	.		19	19	0·4	5	.	14	.	.	.	.	.	.	1
„ Krakau .	181	1770	780	2731	6	9	1	16	0·5	9	1	8	.	.	.	.	2	.	.
„ Lemberg	180	1740	630	2550	6	4	.	10	0·3	9	.	.	.	1	.	.	.	.	.
„ Stanislau	120	1080	2612	3812	19	16	11	46	1·2	19	.	20	.	3	.	.	4	.	9
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	1043	480	1523	.	15	1	16	1·0	9	.	21	.	2	.	.	.	.	5
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	180	1140	990	2310	7	6	.	13	0·5	19	1	14	.	1	.	.	.	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	120	391	1501	2012	5	3	.	8	0·3	8	2	.	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	660	685	1345	.	13	.	13	0·9	3	3	20	1	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	300	60	360	.	4	.	4	1·1	6	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	594	4908	4577	10079	46	66	.	112	1·1	102	15	46	11	.	.	.	1	.	4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	60	600	.	660	.	4	.	4	0·6	3	.	.	.	.	.	1	.	.	3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	180	60	240	.	54	23	77	32·0	68	.	9	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	360	5696	150	6206	2	16	.	18	0·2	17	.	5	.	.	.	.	.	.	23
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	576	5484	3660	9720	45	88	24	157	1·6	114	.	122	.	4	.	.	1	1	3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	310	39	349	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1118	5883	420	7421	237	302	43	582	7·9	514	23	138	.	.	.	.	2	.	28
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1984	.	1984	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	540	.	540	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die im Staatsbahn-Directionsbezirke Villach, sowie auf der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und der Südbahn in grösserer Anzahl vorgekommenen Zugsverspätungen sind theils auf das Abwarten der verspäteten Anschlusszüge der Nachbarbahnen, theils auf die durch den abnormal starken Güterverkehr hervorgerufenen Verkehrsstauungen zurückzuführen.

Mühlkreisbahn. (Bestellung eines verantwortlichen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der Betriebsunternehmung der Mühlkreisbahn in Linz die Bestellung des pensionirten Inspectors der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Franz Geyling zum verantwortlichen Betriebsleiter der Mühlkreisbahn an Stelle des mit dieser Function betrauten kaiserlichen Rathes Johann Haluska genehmigt.

[E.-M.-Z. 50.116/13.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 11. December 1899, Z. 80.762, den Gutsbesitzern Sigmund Kend, Béla Nagy und Zoltan Kölcsey für eine von der Endstation Mátészalka der Localbahn Nyiregyháza-Mátészalka aus, diese über Kócsord, Tunyok und nach Ueberbrückung der Theiss über Fehérgyarmat, Penyige, Kömörö, Istvándi, Cseke, Badolo und Csomo in der Station Beregszász mit der Hauptlinie Budapest — Szerencs — Marmaros-Sziget—Körösmezö der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 14. December 1899, Z. 76.627, dem Gutsbesitzer von Zala-Lövö, Advocaten Dr. Johann Barthalos für eine

a) von der Station Körmend der Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Körmend—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Nádasd, Rimány, Háshágy, Zala-Lövö, Káloszfa und Baksa, eventuell über Nova in der Station Csömödér oder Rédics mit der Linie Kis-Czell — Ukk — Zala-Szent-Iván — Csaktornya der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen verbindende,

b) von der zukünftigen Station Zala-Lövö der Linie a) aus, diese über Cséb, Salomvár, Felsö-Baflod, Alsó-Bagod, Apátfa und Andráshida in der Station Zala-Egerszeg neuerdings mit der vorbenannten Linie Kis-Czell—Zala-Egerszeg—Csáktornya verbindende

c) von der zukünftigen Station Rimány der Linie a) ausgehende und im Bereiche des Comitates Zala bis Mura-Szombat (nächst der steiermärkischen Landesgrenze bei Radkersburg) führende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ausbaubeschluss und Kostenpräliminare der Quailinie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat den Ausbau der schon seit Längerem projectirten Linie längs dem Budapester Qnai am linken Donauufer als Verbindungsglied der an beiden Enden als Sackbahn auslaufenden Hauptlinie Akademie-Palais—grosse Ringstrasse—Borarustár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 2 und 55 ex 1898) beschlossen. Die Baukosten der neuen Linie sind mit Zustimmung des kgl. ungarischen Handelsministers und im Einvernehmen mit der Budapester Communalverwaltung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 ex 1899) mit fl. 915.000 bemessen, von welcher Summe Beträge von fl. 150.000 für Beschaffung von 20 neuen Waggons und fl. 36.000 auf den Bau einer neuen Remise entfallen. Nachdem nun auch gleichzeitig mit dem Bau der Quailinie jene in der Mesterutcza auszuführen, ferner nach den letzten gesellschaftlichen Bahnbauten noch ein Betrag von fl. 413.000 zu decken ist, wurde die a conto Bau nunmehr erforderliche Erhöhung des ursprünglichen gesellschaftlichen Actiencapitals mit fl. 2,000.000 bemessen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Alt-Thann.) Am 20. December 1899 ist der an der Bahnstrecke Lutterbach—Wesserling gelegene Haltepunkt Alt-Thann, welcher bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr gedient hat, auch für den Expressgutverkehr eröffnet worden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 vom 21. October 1899, Seite 2191.)

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate Juni.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Juni vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

			davon bei Personenzügen
Entgleisungen	auf freier Bahn	13	7
	in Stationen	13	5
Zusammenstösse	auf freier Bahn (b. Güterzügen)	2	—
	in Stationen	16	6
sonstige Vorkommnisse		152	—
	zusammen	196	18

Die Betriebslänge betrug 41.104 km, an Zugkilometern wurden geleistet 33,346.116, so dass je ein Unfall auf 210 km Betriebslänge oder auf 170.643 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	4	10
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	29	81
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	3
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	20	15
zusammen	53	109

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Magdeburg: Eröffnung des Haltepunktes Gross-Schierstedt für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Jänner 1900 wurde der an der Bahnstrecke Güsten—Aschersleben zwischen den Stationen Giersleben und Aschersleben neu errichtete Haltepunkt Gross-Schierstedt für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Entfernungen betragen zwischen Gross-Schierstedt und Giersleben 3·77 km und zwischen Gross-Schierstedt und Aschersleben 4·05 km. Privatdepeschenverkehr findet in Gross-Schierstedt nicht statt.

— (Eröffnung des Haltepunktes Gnölbzig für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Jänner 1900 ist der an der Bahnstrecke Cönnern—Belleben neu errichtete Haltepunkt Gnölbzig für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen zwischen Gnölbzig und Cönnern 3·80 km und zwischen Gnölbzig und Belleben 6·54 km. Privatdepeschenverkehr findet in Gnölbzig nicht statt.

— (Alt-Damm—Kolberger Bahn: Eröffnung dreier Haltestellen für den Wagenladungsverkehr.) Laut Kundmachung der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction Stettin vom 13. December 1899 wurden die Haltestellen Görke, Lusschne und Kasimirsburg der Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

— (Eröffnung der Kleinbahn Beetzendorf-Calbe a. M.-Bismarck für den Personen- und Güterverkehr.) Am 18. December 1899 ist die Kleinbahn Beetzendorf-Calbe a. M.-Bismarck für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— (Aschersleben-Schöninger Eisenbahn: Eröffnung des Betriebes für den Gesammtverkehr.) Einer amtlichen Publication zufolge hat die Eröffnung des Gesammtverkehres auf der obbezeichneten Strecke am 20. December 1899 stattgefunden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 23. November 1899, Seite 2447.)

Frankreich. (Bestellung von Elektromotoren für die Pariser Untergrundbahnen „Le Métropolitain“ bei der Firma Ganz in Budapest.) Wie das „Bulletin Municipal Officiel“ von Paris berichtet, hat die Direction der Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain“ mit Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten drei Stück Stromumwandlungsmaschinen „System Zipernowsky“ von je 1500 Pferdekräfte sammt den dazu gehörigen neun Transformatoren für eine Leistung von je 300 Kilowatt bei der Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft Ganz & Comp. in Budapest bestellt. Diese Maschinen werden in ihrer Combination die mächtigsten Stromumwandler (Redressenre) sein, die derzeit in Europa existiren. Des Ferneren hat die Direction der Pariser Unternehmung „Secteur de la Rive-Gauche“ die vorbenannte

Firma mit der Lieferung von zwei Dampfmaschinen und zwei elektrischen Wechselstrom-Generatorengruppen à je 1200 Pferdekräfte betraut.

— (Eröffnungstermin der Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain".) Der Fortschritt des mit Aufgebot bedeutender Kräfte beschleunigten Ausbaues der Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain" im Allgemeinen und speciell jener der Theilstrecke „Porte de Vincennes—Hôtel de Ville" (Rath-der hauptstädtischen Commune) verspricht, dass diese Strecke bereits am 15. März, und die noch innerhalb der ersten Bauperiode auszuführende Theilstrecke „Hôtel de Ville—Porte-Maillot, sowie die Hauptlinie „Porte de Vincennes—Porte-Maillot" des Gesammtnetzes der Untergrundbahnen anfangs Juni 1900 dem Verkehre übergeben werden können. Durch Vermittlung der am kürzesten Wege das Weichbild der Stadt unterfahrenden neuen Linien, deren beiderseitige Endstationen nächst den Bahnhöfen Porte de Vincennes und Porte-Maillot ausmünden werden, wird die Continuität des Verkehres zwischen den am rechten Seine-Ufer in Paris einmündenden Hauptbahnen unter sich sowohl, als durch deren Anschlüsse an die Linien des ausgebreiteten hauptstädtischen Strassenbahnnetzes auch dieses mit dem Ausstellungsplatze hergestellt. Derzeit wird bereits an der Installation der elektrischen Betriebsanlagen der Theilstrecke Porte Vincennes—Hôtel de Ville, sowie an der Decorationsausstattung der Stationen gearbeitet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 23. September 1899 mit 33 Passagieren und 1064 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte, und zwar: nach Port Said 150 Colli Bier, 20 Colli Kaffee, 10 Colli Papier, 8 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Holzwaaren, 9 Colli Spiritus, 16 Colli Seife, 18 Colli Esswaaren, 40 Colli Zündhölzchen; nach Rangoon 31 Colli Papier, 12 Colli Metallwaaren; nach Suez 3 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 12 Colli Esswaaren; nach Gedda 75 Colli Zündhölzchen; nach Aden 5 Colli Möbel, 4 Colli Tabak; nach Hodeidah 20 Colli Seife, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Karachi 18 Colli Knöpfe, 83 Colli Papier, 9 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 31 Colli Garne, 13 Colli Spielwaaren, 15 Colli Hopfen, 136 Colli Metallwaaren, 14 Colli Möbel, 14 Colli Glasperlen, 40 Colli Glaswaaren, 39 Colli Wein, 20 Colli Zündhölzchen, 50 Colli Schwefel; nach Bombay 50 Colli Mineralwässer, 61 Colli Baumwollwaaren, 107 Colli Manufacturwaaren, 67 Colli Parfumerieseife, 44 Colli Töpferwaaren, 5 Colli Mützen, 100 Colli Heu, 24 Colli Holzwaaren, 2 Colli Schuhwaaren, 23 Colli Knöpfe, 14 Colli Garne, 259 Colli Metallwaaren, 342 Colli Glaswaaren, 68 Colli Kaffee, 14 Colli Spielwaaren, 100 Colli Schwefel, 280 Colli Papier, 10 Colli Musikinstrumente, 2 Colli Uhren, 100 Colli Zucker, 27 Colli Kurzwaaren, 61 Colli Lampen, 7 Colli Glasperlen, 4 lebende Pferde; nach Mahomerah 5 Colli Kurzwaaren, nach Bassorah 6 Colli Papier, 12 Colli Kurzwaaren, 29 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 3 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 18 Colli Glaswaaren; nach Bushire 3 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 100 Colli Zucker; nach Madras 31 Colli Metallwaaren, 10 Colli Glaswaaren; nach Penang 25 Colli Bier, 140 Colli Papier, 11 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 34 Colli Metallwaaren, 10 Colli Glasperlen, 2 Colli Knöpfe, 6 Colli Häute, 25 Colli Wein, 5 Colli Garne, 20 Colli Seife; nach Singapore 13 Colli Mützen, 10 Colli Bier, 10 Colli Knöpfe, 123 Colli Papier, 596 Colli Ceresin, 10 Colli Kurzwaaren, 29 Colli Baumwollwaaren, 38 Colli Garne, 6 Colli Musikinstrumente, 12 Colli Manufacturwaaren, 900 Colli Metallwaaren, 73 Colli Möbel, 3 Colli Glasperlen, 15 Colli Seife, 30 Colli Wein, 50 Colli Schwefel; nach Batavia 10 Colli Bier, 18 Colli Papier, 30 Colli Ceresin, 12 Colli Manufacturwaaren, 38 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 95 Colli Papier, 185 Colli Ceresin, 13 Colli Esswaaren; nach Samarang 32 Colli Papier, 130 Colli Ceresin, 10 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Metallwaaren; nach Macassar 20 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Garne, 6 Colli Metallwaaren; nach Bangkok 10 Colli Garne; nach Banda 25 Colli Mehl; nach Gorontato 5 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Garne; nach Cheribon 11 Colli Papier, 15 Colli Ceresin, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Padang 10 Colli Baumwollwaaren; nach Hongkong 380 Colli Stahl, 51 Colli Papier, 4 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Metallwaaren, 2 Colli Schuhwaaren, 519 Colli Zündhölzchen, 11 Colli Garne; nach Manilla 64 Colli Papier, 5 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 7 Colli Parfumseife, 15 Colli Wein; nach Shanghai 240 Colli Zündhölzchen, 56 Colli Papier, 58 Colli Cement, 10 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 28 Colli Manufacturwaaren, 296 Colli Metallwaaren, 4 Colli Glasperlen, 29 Colli Seife, 5 Colli Glaswaaren, 26 Colli Wein, 3 Colli Tabak; nach Tientsin 10 Colli Möbel; nach Kian-Chow 100 Colli Bier; nach Kobe 2 Colli Knöpfe, 314 Colli Papier, 47 Colli Manufacturwaaren, 122 Colli Metallwaaren, 2 Colli Holzwaaren, 10 Colli Seife, 570 Colli Magnesit, 10 Colli Oel, nach Yokohama 13 Colli Stahl, 29 Colli Papier, 5 Colli Farben. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 528.779.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 17. November 1899 bei der Firma: „Oesterreichische Schuckert-Werke" Johann Kremenezky als Collectivprocurist gelöscht.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Otto Scharfetter, Beamter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft: „Zur Frage der Verstaatlichung der Localbahnen in Oesterreich.") Nach einem geschichtlichen Rückblicke über die Anfänge und successive Ausgestaltung des Localbahnwesens in den verschiedenen Staaten, erörtert der Vortragende in ausführlicher Weise die in Oesterreich auf diesem Gebiete seit den Siebziger-Jahren bis zur Erlassung des Gesetzes vom 31. December 1894 über Bahnen niederer Ordnung entwickelte Thätigkeit. Mit den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen der einzelnen Kronländer konnte jedoch der Ausbau von Localbahnen nicht gleichen Schritt halten. Es trat vielmehr eine frühzeitige Stagnation ein, deren Ursachen nach Ansicht des Redners einerseits in der Entziehung des selbstständigen Tarifirungsrechtes der Bahnunternehmung und in der dem Staate jederzeit zustehenden Einlösung zu suchen sind, andererseits erschwert der Mangel einer grundsätzlichen Bestimmung über die Finanzirungsmodalitäten die Heranziehung des Privatcapitals. In Ungarn erlangte die Entwicklung der Vicinalbahnen durch das Secundärbahngesetz vom 13. Juni 1880, welches die erste Grundlage für derartige Bahnen geschaffen hat, sowie durch die mit dem Gesetze vom 24. Februar 1888 eingeräumte finanzielle Unterstützung einen kräftigen Aufschwung. Zur Frage der Verstaatlichung übergehend, versucht der Redner den Nachweis zu führen, dass für den Staat, um in wirthschaftlicher, politischer und strategischer Hinsicht seinen Einfluss auf die Localbahnen ausüben zu können, die Nothwendigkeit herantritt, eine energische Initiative beim Localbahnbaue zu entfalten. Die gegen die Verstaatlichung und den Staatsbetrieb in der Fachliteratur vertretenen Anschauungen bezeichnet derselbe als nicht stichhältig, da keinerlei Beweise vorliegen, dass der Staat langsamer, schwerfälliger und kostspieliger als die Privatunternehmung bauen und betreiben müsse. Zum Schlusse seines Vortrages fasste er jene Gesichtspunkte zusammen, welche in nationalökonomischer Beziehung für die Verstaatlichung sprechen und vorwiegend in der Verstärkung der Machtstellung des Staates, in der Förderung des Verkehres, sowie in der einheitlichen Gestaltung des Betriebes und in den dem Staate ermöglichten Tarifermässigungen, endlich dadurch zum Ausdrucke kommen, dass mit Hilfe der finanziellen Ueberschüsse einzelner Localbahnen der Staat in die Lage gesetzt werde, zum Ausbaue eines über das ganze Land gleichmässig verzweigten Localbahnnetzes beizutragen.

In der dem Vortrage folgenden Discussion entwickelte der Vereinspräsident, Civilingenieur A. E. Ziffer, seinen in der Frage der Verstaatlichung der Localbahnen eingenommenen Standpunkt, welcher dahin geht, dass dieselbe durchaus sich nicht verallgemeinen lasse, sondern vielmehr in jedem einzelnen Falle einer besonders reiflichen Erwägung unterzogen werden müsse. Ing. R. v. Gerson theilt die Anschauungen des Präsidenten, indem er auf den bahnbrechenden Vorgang der Verstaatlichung in Deutschland hinweist, wo dennoch der Privatunternehmung auf dem Gebiete des Localbahnwesens ein weites Feld segensreicher Thätigkeit eingeräumt wurde.

Beim Vortrage war auch Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. Heinrich R. v. Wittek anwesend.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Berichtigung des Tarifes, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1900.

In dem vom 1. Jänner 1900 für den obbezeichneten Verkehr giltigen Tarife, Theil II, Heft 4, sind die Post-Nr. 5, 16, 26, 27, 34, 35 und 43 — exclusive der in Post-Nr. 34 für die Relationen Rózsahegy und Rózsahegy-Fonógyár einerseits und Czernowitz, Lemberg und Stanislau andererseits enthaltenen Frachtsätze, welche auch weiterhin im Tarife belassen werden — zu streichen und werden rücksichtlich der obigen Post-Nummern die gleichen Frachtsätze, insoweit sie nicht, wie bei Post 34, im Tarife belassen werden, in der gleichen Nummer dieses Blattes verlautbart.

Wien, im Jänner 1900. [14]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung und Abfertigungsbefugnisse der Station Triest-Freihafen.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Herpelje—Triest gelegenen Station Triest-Freihafen wird über Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 in Triest k.k.St.B. abgeändert.

Mit dem gleichen Tage wird bei der genannten Dienstesstelle die Eilgutexpedition (Auf- und Abgabe) eingestellt und sind deren Abfertigungsbefugnisse auf den Frachtenverkehr beschränkt.

Triest, im December 1899. [15]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarifhefte 2.

Mit dem 1. Februar 1900 tritt zum vorbezeichneten Tarife vom 1. Jänner 1898 der Nachtrag VIII in Kraft.

Er enthält Aenderung der Tarifbestimmungen, neu einbezogene Stationen, sowie Berichtigungen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu haben.

Breslau, am 4. Jänner 1900. [16]

Königl. Eisenbahn-Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Hostomitz.

Mit Dienstag den 9. Jänner 1900 wird die in der Strecke Aussig—Bilin zwischen den Stationen Franz Josef-Stollen und Schwaz-Kuttowitz neu errichtete Haltestelle „Hostomitz" für den localen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Von dem genannten Tage an werden die laut Winterfahrplan vom 1. October 1899 in dieser Strecke verkehrenden Züge mit Personenbeförderung täglich in Hostomitz je einen Aufenthalt bis zu 1 Minute haben, und zwar:

In der Richtung von Aussig gegen Bilin:
Zug Nr. 221 um 7 U. 19 M. Früh,
„ „ 223 „ 2 U. 02 M. Nachmittags,
„ „ 225 „ 7 U. 52 M. Abends.

In der Richtung von Bilin gegen Aussig:
Zug Nr. 222 um 5 U. 37 M. Früh,
„ „ 224 „ 1 U. 47 M. Nachmittags,
„ „ 226 „ 6 U. 48 M. Abends.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise aus der Zonen-Gebührentabelle des Local-Personentarifes für die Haltestelle Hostomitz zu berechnen sind, sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Von oder nach	Türmitz	Kosten-Staditz	Tschochau-Hlinai	Hertine	Auperschin	Liessnitz	Franz Josef-Stollen	Schwaz-Kuttowitz	Bilin
	Entfernungen in Kilometern								
Hostomitz .	22	19	15	12	8	6	3	2	6

Teplitz, im Jänner 1900. [17]

Reexpedition von Zucker aller Art in Melnik.

Für Zucker aller Art der Pos. Z—8 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1898 als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre von den Stationen der Strecke Stockerau bis Wschetat-Přívor, Lissa bis Lieben, Gross-Wosek bis Altpaka, Deutschbrod bis Josefstadt und Chlumetz bis Adler-Kosteletz, sowie Tinischt, Kolin und Pardubitz, Wien Oe.N.W.B., Korneuburg und Olmütz, dann von den östlich von Brünn und Olmütz gelegenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner Gutwasser bis Königgrätz und Smiritz, Ronow bis Jicin und Königstadtl, Libau bis Fürstenbruck und Taxis-Dobrowitz, schliesslich Wysočan bis Kralup (exclusive), Kuttenthal und Turnau bis Josefsthal-Cosmanos wird, nach Einlagerung im Lagerhause der Anglo-Oesterreichischen Bank in Melnik und Weitersendung innerhalb 12 Monaten nach Aussig, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 die Reexpeditionsbegünstigung im Kartirungswege bewilligt.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Hellern (sechs Hellern) per 100 kg berechnet, und sind im Uebrigen die vom 1. Jänner 1899 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, massgebend.

Wien, am 30. December 1899. [18]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Aufhebung der bestehenden Frachtsätze für Graphiterde.

Am 15. Februar 1900 treten die in den Tarifheften 1, 2 und 3 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarifes für Graphiterde enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft. Es sind daher zu streichen:

1. In dem Ausnahmetarife Nr. 16 (Graphit), Seite 200 des Heftes 1, die Position B Graphiterde etc. und die unter B enthaltenen Frachtsätze;
2. in dem im Nachtrage VII zum Hefte 2, Seite 31, enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 15 (Graphit) die Position II nebst Frachtsätzen;
3. der im Nachtrage II zu Heft 3, Seite 10, enthaltene Ausnahmetarif Nr. 11 (Graphiterde).

An Stelle des letzteren tritt am 15. Februar 1900 der folgende Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif Nr. 11 (Graphit), unreiner (erdiger), roh, geschlemmt oder gemahlen.

Giltig bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen:

Von	Nach	
	Berlin Anh., Dresd. und Görl. Bahnhof	Schwientochlowitz
Mautern k.k.St.B.	221	183
Trieben k.k.St.B.	215	—

Wien, am 3. Jänner 1900. 19|

Oesterreichische Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarifnachtrages IX.

Mit 20. Jänner 1900 tritt der Nachtrag IX zum Theil II des Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandtarifes vom 15. August 1896 in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und in der Station Reichenberg zum Preise von 0·06 Mark, resp. 8 Hellern erhältlich.

Wien, am 3. Jänner 1900 |20|

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Einführung des neuen Theil I, Abtheilung A und B.

An Stelle des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, vom 1. April 1898, nebst Nachtrag I, ist am 1. Jänner 1900 ein neuer Theil I, Abtheilung A und B, zur Einführung gelangt. Die Abtheilung A enthält die deutsche Verkehrsordnung und die Abtheilung B die Tarifbestimmungen nebst Güterclassification.

Insoweit durch den neuen Tarif Erhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die Bestimmungen des Theiles I vom 1. April 1898 nebst Nachtrag I bis 28. Februar 1900 in Kraft.

Exemplare der Abtheilungen A und B erliegen in den Stationen Friedland i. B., Reichenberg und Raspenau-Liebwerda, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit, und sind sowohl bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, als auch in der Station Reichenberg zum Preise von 20 Pfg. = 24 Hellern für die Abtheilung A und 25 Pfg. = 30 Hellern für die Abtheilung B erhältlich.

Wien, am 5. Jänner 1900. [21]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ausnahmetarif für Eisen- und Stahl zu Schiffsbauzwecken.) Aus dem Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versandt nach binnenländischen Stationen scheiden vom 1. Jänner 1900 ab folgende Stationen aus:

a) für den Versandt:

Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig O. B., Burg bei Magdeburg, Cöthen, Cuttbus, Gernrode a. H., Hettstedt, Ilsenburg, Merseburg, Nienburg a. S., Ostrand und Wernigerode.

b) für den Empfang:

Halle a. S.

Deutsch-Dänischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Juli 1898. (Nachtrag II.) Am 1. December 1899 gelangte der Nachtrag II, enthaltend:

Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften u. s. w., zur Einführung.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft C [Abschnitt II] für die Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. Ausnahmefrachtsätze für Schwefelkiesabbrände.) Mit sofortiger Wirksamkeit treten für die Beförderung von Schwefelkiesabbränden bei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des zum Transport verwendeten Wagens nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Ab Augsburg nach Salzburg 0·32 Mark für 100 kg
„ Kelheim „ „ 0·38 „ „ 100 „

Das Ausschreiben Nr. 39 im Tarifanzeiger 47 der General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen vom 29. September 1899 wird hiedurch aufgehoben.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif. (Theil II, Heft 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. Ausnahmefrachtsätze für gebrannten Schieferthon.) Die am 1. December 1899 in Kraft getretenen Ausnahmefrachtsätze für gebrannten Schieferthon zwischen Mittelsteine und Neurode einerseits und Markt Redwitz andererseits unterliegen hinsichtlich der Berücksichtigung der Ladegewichtes der verwendeten Wagen bei der Frachtberechnung den im Ausnahmetarif 15 (Rohstofftarif) für Erde, Kies etc. etc. angegebenen Bestimmungen.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Frachtzuschläge im Güterverkehre mit der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn.) Mit dem 1. December 1899 sind im Güterverkehr mit den Stationen der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.

Die Ermittlung derselben hat derart stattzufinden, dass an die für die Station Ilmenau zur Zeit geltenden Kilometerentfernungen im Verkehre mit den Stationen

Gehren	9	km	plus	4	km Zuschlag
Grenzhammer	2	„	„	1	„ „
Grossbreitenbach . . .	20	„	„	9	„ „
Langewiesen	4	„	„	2	„ „
und Neustadt-Gillersdorf .	16	„	„	8	„ „

anzustossen und unter Zugrundelegung der sonach ermittelten Gesammtentfernungen die Frachtsätze aus der „Allgemeinen Kilometertariftabelle“ zu entnehmen sind.

Auch bei den allgemeinen Ausnahmetarifen (für Holz des Specialtarifes II, Rohstoffe, Brennmaterialien, Wegebaumaterialien, Staubkalk zum Düngen, Kalk zum Düngen und für Kali) sind die Kilometerzuschläge in Berücksichtigung zu ziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
205	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina	Weizen, Buchweizen (Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfracht	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen rücksichtlich der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitte A bis inclusive G, angeführten Linien und der Kleinbahn Łupków-Cisna		**I.** Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Kleinbahn Łupków-Cisna, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Gesammtdistanz von mindestens 51 km auf den nebenbezeichneten Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, bezw. Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1900 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 Percent, bezw. rücksichtlich der Bukowinaer Localbahnen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I abzüglich 15 Percent, und rücksichtlich der Kleinbahn Łupków-Cisna: die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse a abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente sind längstens bis Ende Juni 1901 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen, in deren Bereich das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Empfangsstation gelegen ist	Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 110 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen“ Anwendung. Vorstehende Begünstigung gilt auch für Sendungen, welche aus Rumänien stammen und in Itzkany zur Umkartirung gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
						II.			Heller	Heller	Heller			
206	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	Podwołoczyska	Sokal	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localgütertarif, Theil II, Heft 2	195	153	42	Im Kartirungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende Juni 1901 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlenetablissement, bezw. die Empfangsstation gelegen ist	Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 110 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung
				Borki wielkie					179	144	35			
				Tarnopol					175	137	38			
				Jezierna					160	130	30			
				Zborów					151	124	27			
				Złoczów					141	117	24			
				Krasne					131	107	24			
				Zadwórze					121	103	18			
				Barszczowice					115	100	15			
				Lemberg-Podzamcze					105	91	14			
				Nowosielitza					280	223	57			
				Staresioło					115	100	15			
				Lemberg-Podzamcze	Brody				53	45	8			
				Borynicze					82	67	15			
				Zadwórze					38	32	6			
				Krasne					33	27	6			
				Jezierna					62	53	9			
				Tarnopol					77	65	12			
				Borki wielkie					82	67	15			
				Maxymówka					90	74	16			
				Bogdanówka-Kamionka					94	77	17			
				Podwołoczyska					98	81	17			
				Husiatyn	Czernowitz				142	114	28			
				Staresioło					122	101	21			
				Granica pod Brodami	Sokal				151	120	31			
				Granica pod Podwołoczyskami					195	156	39			
				Itzkany					251	196	55			
				Landesgrenze bei Łupków					155	125	30			
				Landesgrenze bei Beskid					178	143	35			
				Landesgrenze bei Beskid	Brody				126	105	21			
				Landesgrenze bei Łupków					155	129	26			
				Itzkany					190	159	31			
				Nowosielitza					220	184	36			
207				Fehring	Graz (St.B.)			Localgütertarif, Theil II, Heft 1	43	39	4	Im Rückvergütungswege	Bei Inanspruchnahme der vorhezifferten Frachtermässigung findet der gleichzeitig für den Localverkehr verlautbarte 15percentige Frachtnachlass keine Anwendung.	
				Fehring-Landesgrenze					43	39	4			
				Fehring	Graz (St.B.)				38	34	4			
				Fehring-Landesgrenze					43	39	4			
				Fehring und Fehring-Landesgrenze	Weiz				44	42	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
208	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Welzen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roho Hirse und Halbfrucht	Wien St.B.G. transit und Wien K.F.N.B. transit	Schönberg am Kamp	**III.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localgütertarif, Theil II, Heft 1	Heller 60	Heller 56	Heller 4		Im Kartirungswege		
					Rosenburg				70	66	4			
209		Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Lodygowice	Baranów			Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	126	122	4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Juni 1901 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	
					Barszczowice				204	178	26			
					Bełz				194	169	25			
					Boguchwała				*)	122	—			
					Borki wielkie				246	214	32			
					Brody				226	197	29			
					Buczacz				268	232	36			
					Bursztyn-Demianów				228	197	31			
					Chmielów				129	125	4			
					Choderów				216	189	27			
					Czernowitz				280	243	37			
					Czortków				280	243	37			
					Czudec				*)	125	—			
					Dąbie				110	108	2			
					Dembica				104	101	3			
					Dobrzechów				*)	132	—			
					Frysztak				*)	129	—			
					Gorlice				120	112	8			
					Halicz				232	203	29			
					Itzkany				312	269	43			
					Iwonicz				*)	129	—			
					Jaroslau				143	135	8			
					Jaślany				*)	118	—			
					Jasło				129	118	11			
					Jezierna				232	203	29			
					Kolomea				258	224	34			
					Kopyczyńce				288	249	39			
					Krosno				138	129	9			
					Krystynopol				198	173	25			
					Łańcut				129	125	4			
					Lemberg				194	169	25			
					Lużan				278	241	37			
					Marcinkowice				*)	84	—			
					Maxymówka				252	219	33			
					Moderówka				*)	122	—			
					Nepolokoutz				274	237	37			
					Podwołoczyska				258	224	34			
					Przeworsk				137	132	5			
					Posada-Chyrowska				171	153	18			
					Przemyśl				157	146	11			
					Pyszkowce				272	235	37			
					Radymno				148	140	8			
					Rawa ruska				178	159	19			
					Rozwadów				144	135	9			
					Rymanów				144	132	12			
					Rzeszów				122	118	4			
					Rzochów				113	112	1			
					Sambor				183	162	21			
					Sanok				*)	140	—			
					Sędziszów				112	108	4			
					Śniatyn-Załucze				272	235	37			
					Sokal				200	175	25			
					Strzyżów am Wisłok				*)	129	—			
					Tarnobrzeg				132	125	7			
					Tarnopol				240	208	32			
					Tuchów				*)	98	—			
					Wiśniowa				*)	129	—			
					Zabłotów				264	230	34			
					Zborów				228	197	31			
					Złoczów				220	192	28			
					Żuczka				280	243	37			

Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 110 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung.

*) Bestehen keine directen Frachtsätze

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
210	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**													
	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Rusebtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (excl. der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, unter Abschnitt B und C enthaltenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der im Hefte 3 dieses Tarifes enthaltenen Localbahn Gleisdorf-Weiz und excl. der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.) und Geiersberg—Tinsicht (excl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsberg—Erdweis und St. Valentin—Summerau der k.k.St.B.; den Strecken der Localbahnen Göpfritz—Gr.-Siegharts, Mauthhausen—Grein, Schwarzenau—Zwettl und Schwarzenau—Waidhofen a. d. Thaya, dann den Stationen der Strecke B.-Tribau—Chotzen der St.E.G.	**IV.**						
				den Stationen in den übrigen Theilen von Böhmen und Oberösterreich, sowie den Stationen in Salzburg, Tirol (excl. der Südbahnstationen) und Vorarlberg, mit Einschluss der Stationen der in diesen Landestheilen, bezw. Ländern gelegenen, im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzhlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf-Hof und Römersdorf-Hatzenplotz, der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn, der Ybbstalbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, sowie rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisna bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. a) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51—150 km; b) bei einem Gesammtdurchlaufe von mehr als 150 km	Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51 km						
							vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, excl. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen, Tarife der Oesterr. Eisenbahnverbandes, Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, Mährisch-Schlesisch-Niederösterr. Eisenbahnverbandes und des directen Güterverkehres zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits	Verschieden						
								Die am 1. Jänner 1900 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze abzüglich ad a) zehn Percent ad b) fünfzehn Percent	zehn Percent					
									Verschieden					
												Im Rückvergütungswege		
													Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen jedoch Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind bis spätestens Ende Juni 1901 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen	

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 110 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen“ Anwendung.

Eine Ausnahme besteht jedoch hinsichtlich des Punktes 3 diesen Bestimmungen, insoferne als für die obenangeführten Artikel von Nussdorf, Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof nach Stationen der Strecken von Flirsch bis Bregenz, bezw. Buchs und St. Margrethen der 15percentige Nachlass von den bezüglichen Frachtsätzen im ersten Anhange zum Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und Abschnitt A—C, gewährt wird.

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der inländischen Local-, bezw. Verbandstarife, sowie der von den Sätzen dieser Tarife zugestandenen, vorangeführten Nachlässe billiger stellen, als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterreichisch-Russischen Grenztarifes, gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

Für Sendungen, die auf Grund der directen Frachtsätze der Elbeumschlagstarife für Oesterreich und Westösterreich, sowie Westösterreich-Riesa-Elbkai abgefertigt werden, gelangen die Transportgebühren der Local- und inländischen Verbandstarife unter Berücksichtigung der von den Frachtsätzen dieser Tarife zugestandenen vorangeführten Nachlässe zuzüglich der Schleppbahngebühr zur Anwendung, sofern diese Berechnungsart einen niedrigeren Frachtsatz ergeben sollte. Für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz kommen die gleichen, und zwar die jeweils niedrigsten Frachtgebühren zur Berechnung.

Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck l o c o zur Angabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziebungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
211	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen												

V.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), Halbfrncht nnd rohe Hirse von nngarischen Stationen nach den angeführten österreicbischen Stationen bei Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlanfe von mindestens 51 Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung folgender Bedingungen nachstehende Nachlässe **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. August 1892.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim, Grussbach—Chotzen, Střelic—Okříško, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trühau—Hohenstadt der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den anf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Scbnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nacblass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im zweiten Schnitt-Tarife entbaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Fracbtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife entbaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Scbnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre nach den im vierten Scbnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Branzaus—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Brünn—Okříško, Brünn—Kanitz-Eibenschitz und Brünn—Chotzen der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 66—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
8. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im vierten Schnitt-Tarife entbaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 64—69 entbaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
9. Im Verkehre von den snb a), Seite 75—86 enthaltenen ungarischen Stationen nacb den auf diesen Seiten angeführten österreicbischen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Fracbtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den snb b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten, **in Mähren gelegenen** Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trübau, Senftenberg, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler nnd Chotzen, ferner von der im Nachtrag III, Seite 10, sub Punkt V enthaltenen Station Losoncz nach den Stationen Gabel und Wichstadtl-Lichtenau ein Nacblass von **zehn Percent** von den anf den Seiten 35—40 des Hanpt-Tarifes entbaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, Nacbtrag II, Seite 3 und 4, enthalteneu ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten übrigen, **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 des Hanpt-Tarifes entbaltenen Schnitt-Fracbtsätzen.
12. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, und den im Nachtrage III, Seite 10 und 11, sub Pnnkt V und VI enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der ehemaligen k. k. priv. Böhm. Westbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und nach Eger, Station der a. priv. Buschtèhrader Eisenbahn, ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den anf den Seiten 48—51 des Haupt-Tarifes entbaltenen Schnitt-Frachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnitt-Frachtsatz für die Station Eger der k. k. Staatsbahnen (Seite 48) der Berechnung zugrunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Jänner 1895.

1. Im Verkehre von den snb A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen nngarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nnd zwar Tescben (excl.)—Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein nnd Nezamislitz) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1900 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre zwischen den snb A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, entbaltenen nngariscben Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Preran—Olmütz—Sternberg, Schönbrnnn—Troppan nnd Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1900 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Fracbtsätzen des Specialtarifes 1.
3. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Ober-Gerspitz, sowie Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1900 ab Marchegg giltigen, nm 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkebre von den snb B, bezw. C, Seite 25—26, bezw. 107—142, enthaltenen ungarischen Stationen nacb den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Scbwarzbach eln Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1900 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1900 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen entbaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   b) Im Verkehre mit den übrigen Stationen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1900 ab Vlarapass, bezw. Sudoměřitz-Landesgrenze transit giltigen, nm 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
5. Im Verkehre von den im Nachtrage III, Seite 3—14 enthaltenen nngarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband ab Oderberg am 1. Jänner 1900 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes 1.

   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenbals 6 Heller per 100 kg.

   Im Verkehre mit Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt werden die für den Verkehr mit Olmütz K.F.N.B. entfallenden **Nachlässe, erhöht** um 0·8 Heller per 100 kg, berechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft												
		betheiligten Verwaltungen												

C. Tarif-Theil III, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. November 1892.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämmtlichen **in Mähren gelegenen** Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwesthahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Strecke Böhm.-Trübau—Chotzen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den am 1. Jänner 1900 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 4 Heller per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.
2. Nach sämmtlichen übrigen **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den am 1. Jänner 1900 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 4 Heller per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil III, Heft 2, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. October 1895.

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Von Lundenburg bis Schönbrun excl., sowie von Hullein bis Friedland excl. sammt Abzweigungen, ferner Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1900 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Marchegg**;
   b) von Schönbrunn incl. bis Chybi incl. samut Abzweigung ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1900 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Oderberg**;
   c) von Friedland incl. bis Bielitz excl. ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthalteuen, am 1. Jänner 1900 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Teschen.**
2. Im Verkehre von den im Nachtrage 1 zu diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterr. Eisenbahnverband ab Oderberg am 1. Jänner 1900 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den im Nachtrage I zu diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1900 ab Sudoměřitz—Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller per 100 kg.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente bis spätestens Ende Juni 1901 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 110 in diesem Verordnungs-Blatte angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung. Es wird jedoch die Refactieermittlung stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Sofern von der ungarischen Versandtstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactierermittlung für derartige Sendungen auf Grund der für die Publication unter Post Nr. 210 dieses Verordnungs-Blattes giltigen Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
212	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen												

VI.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

E. Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1897.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. September 1897, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen nach Stationen der Strecke St. Valentin—Summerau (incl.) und der Localbahn Mauthausen-Grein bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österreichischem Gebiete ein 10percentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Localbahn Wels-Haiding-Aschach und Wels-Unterrohr und den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn und der Pinzgauer Localbahn bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österreichischem Gebiete für Entfernungen von 51 bis 150 km ein 10percentiger, über 150 km ein 15percentiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausschluss der Localbahn Gleisdorf-Weiz, insoweit diese Bahnen im Bereiche des obigen Verbandes liegen, bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österr. Gebiete ein 10percentiger Nachlass hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien, exclus. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, sowie auf den in den Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local(Klein)bahnen, fallenden Linien, exclus. der Kleinbahn Lupków-Cisna, von den daselbst am 1. Jänner 1900 in Geltung tretenden Frachtsätzen, und zwar von der Uebergangsstation (Wien I K.E.B. Westbahnhof transit [Penzing-Hütteldorf-Hacking], Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurth-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einbrechen, im Rückvergütungswege bewilligt.

Für die Frachtberechnung auf den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe befindlichen schmalspurigen Privatbahnen bleiben die Bestimmungen jener Wagenladungsclasse massgebend, in welche die obgenannten Artikel bei Aufgabe von 5000 kg eingereiht sind.

Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung, jedoch nur für Sendungen, die nach den zwischen den Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen ausschliesslich via Wörgl zu leiten sind.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende Juni 1901 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 110 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen“ Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
213	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen												

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht von den im Tarife, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. December 1893, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach	Hainfeld	4 Heller	per 100 kg
„	Hohenberg	5 „	
„	Kernhof	6 „	
„	Piesting	2 „	
„	Schrambach	5 „	
„	St. Egydi am Neuwalde	5 „	
„	Türnitz	5 „	
„	Weissenbach-Neuhaus	2 „	
„	Wilhelmshnrg	5 „	
„	Waldegg	2 „	

Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende Juni 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien einzureichen sind

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf dieser Seite unten angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung

Allgemeine Bestimmungen.

Die sub **I—VI** im Rückvergütungswege verlautbarten Frachtbegünstigungen finden unter Einhaltung der nachstehenden Bestimmungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an im Bestellungsbezirke der vorstehend näher gekennzeichneten Bestimmungsstationen gelegene Mühlen adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Die diese Sendungen beziehende Mühle hat vor Ablauf des für die Abgabe an eine Mühle mit sechs Monaten fixirten Zeitraumes auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass der Bezug zum Zwecke der Vermahlung in derselben erfolgt ist. Der Bahn steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben längstens innerhalb sechs Monaten nachweislich an eine Mühle abgegeben werden.

   Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:

   a) Wenn die diese Sendungen übernehmende Mühle im Bestellungsbezirke jener Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat die Mühle vor Ablauf des sechsmonatlichen Abgabetermines unter Beisetzung des Datums auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass die Uebernahme zum Zwecke der Vermahlung in dieser Mühle erfolgt ist. Der Bahn steht das Recht der Controle darüber zu, dass die Sendung in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

   b) Wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse einer Mühle per Eisenbahn weiter gesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an eine Mühle bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet.

   c) Wenn die Sendungen in einer, in den Rahmen dieses Zugeständnisses fallenden Station von einem Zwischenhändler bezogen, in anderen als den Bahnräumlichkeiten eingelagert und später in der ursprünglichen Adressstation an eine Mühle neu aufgegeben werden, so hat der als Adressat der ursprünglichen Sendung erscheinende Zwischenhändler bei der Neuaufgabe den Frachtbrief der ursprünglichen Sendung der Station vorzuweisen.. Die Station hat auf diesem Frachtbriefe unter Bezeichnung der neuen Bestimmungsstation und des Absendetages zu bestätigen, dass annähernd das gleiche Gewicht von derselben Fruchtgattung an eine Mühle weiter gesendet wurde. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet.

   Die unter 2. b) und 2. c) genannten Sendungen werden hinsichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt. Eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandt- nach der definitiven Bestimmungsstation erfolgt in diesen Fällen nur dann, wenn die Einlagerung in einer Reexpeditionsstation, beziehungsweise in einem öffentlichen Lagerhause, welchen die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.

   Durch den im Punkte 2 bestimmten sechsmonatlichen Lagertermin wird das den Reexpeditionsstationen, beziehungsweise den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist nicht tangirt.

3. Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publicirten Frachtbegünstigungen liegen, werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorstehend bezeichneten Tarifen vorgesehene Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen.

   Ebenso wird im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, nur der eventuelle Mehrbetrag liquidirt.

   Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandtstation bis zur endgiltigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speciell publicirten Bestimmungen.

Fortlaufende Nummer	1														
Die Publication erfolgt	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen													
von der Namen und im der	3	betheiligten Verwaltungen													
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1													
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Im Localverkehre der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Kleinbahn Łupków-Cisna, der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, der Murthalbahn, der Pinzganer Localbahn und der Yhbsthalbahn			Von Mösel nach Hüttenberg oder umgekehrt		Im Localverkehre der Bukowinaer Localbahnen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen		Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausnahme der in den Abschnitten B und C des Localgütertarifes, Theil II, Heft I, enthaltenen Linien, sowie mit Ausnahme der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Murthalbahn, der Yhbsthalbahn, der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, der Localbahn Mösel-Hüttenberg, der Pinzganer Localbahn, der Localbahn Łupków-Cisna, der Bukowinaer Localbahnen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen ohne Fixirung einer Minimal-Verfrachtungsdistanz				
nach	6	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von a) unter 3000 kg b) mindestens 3000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht			In jedem Gewichte		Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von a) unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht		Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 10.000 kg						
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen		B.							A.						
und gilt in der Zeit	7	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen													
		vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900													
Bezeichnung	8	Localgütertarif			Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen		Localgütertarif, Theil II, Heft 3		Localgütertarif, Theil II, Heft 2		Localgütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Vide unstehende Tabelle, sowie Anmerkung auf Seite 119 dieses Verordnungs-Blattes			Verschieden		20 Heller		Verschieden						
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Im Kartirungswege			Die normalen Frachtsätze, und zwar ad a) der Stückgutclasse ad b) der gewöhnlichen Wagenladungsclasse je abzüglich 10 Percent		18 Heller		Die normalen Frachtsätze, u. zw. ad a) der Classe A ad b) des A.-T. I je abzüglich 10 Percent		Die normalen Frachtsätze der Classe A abzüglich 10 Percent				
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11				Verschieden		2 Heller		Verschieden						
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege													
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Aufnahmescheine, welche bis längstens Ende März 1901 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Versandtstation gelegen ist. Die danach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Documente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung Siehe auch Anmerkung auf Seite 119 dieses Verordnungs-Blattes														
Besondere Bemerkungen	14														

Nach	Von											
	Ebenfurth Mühle*)			Klein-Schwechat			Wien Donauqualbahnhof			der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)		
	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass
	Frachtsatz			Frachtsatz			Frachtsatz			Frachtsatz		
	Heller per 100 Kilogramm											
Amstetten	89	81	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Battelau	—	—	—	150	145	5	146	141	5	145	140	5
Beneschau	174	158	16	154	149	5	150	145	5	149	144	5
Bilin (k.k.St.B.)	232	218	14	212	207	5	208	203	5	207	202	5
Braunau a. Inn	155	147	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breitenschützing	133	125	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Březnitz	—	—	—	158	153	5	154	149	5	153	148	5
Brüx (k.k.St.B.) loco und transit	232	218	14	212	207	5	208	203	5	207	202	5
Budweis	145	133	12	118	113	5	114	109	5	113	108	5
Dux-Liptitz	—	—	—	215	210	5	211	206	5	210	205	5
Eger (k.k.St.B.)	222	210	12	206	201	5	202	197	5	201	196	5
Eggenburg	101	93	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenstein	209	199	10	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Frankenmarkt	145	137	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gmunden und Gmunden Seebhf.	141	133	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Görkau	—	—	—	222	217	5	218	213	5	217	212	5
Horaždiovitz-Stadt	—	—	—	150	145	5	146	141	5	145	140	5
Ischl	152	144	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klattau	—	—	—	170	165	5	166	161	5	165	160	5
Klostergrab	—	—	—	218	213	5	214	209	5	213	208	5
Kosten	—	—	—	218	213	5	214	209	5	213	208	5
Lambach	129	121	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz	113	105	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Littitz	—	—	—	174	169	5	170	165	5	169	164	5
Marienbad	213	201	12	196	191	5	192	187	5	191	186	5
Mies-Kladrau	—	—	—	180	175	5	176	171	5	175	170	5
Nepomuk	—	—	—	158	153	5	154	149	5	153	148	5
Neuern	—	—	—	177	172	5	173	168	5	172	167	5
Neugedein	—	—	—	180	175	5	176	171	5	175	170	5
Neuhaus	—	—	—	134	129	5	130	125	5	129	124	5
Ober-Cerekwe	—	—	—	146	141	5	142	137	5	141	136	5
Obergeorgenthal	—	—	—	216	211	5	—	—	—	—	—	—
Oberleutensdorf	—	—	—	215	210	5	211	206	5	210	205	5
Patzau	—	—	—	146	141	5	142	137	5	141	136	5
Petersburg i. B.	—	—	—	193	188	5	189	184	5	188	183	5
Pilgram	—	—	—	154	149	5	150	145	5	149	144	5
Pilsen K.F.J.B.	190	174	16	170	165	5	166	161	5	165	160	5
Pisek	—	—	—	138	133	5	134	129	5	133	128	5
Plan	209	199	10	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Podersam	—	—	—	196	191	5	192	187	5	191	186	5
Postelberg	—	—	—	209	204	5	205	200	5	204	199	5
Přibram	—	—	—	164	159	5	160	155	5	159	154	5
Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	—	—	—	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	222	210	12	206	201	5	202	197	5	201	196	5
Salzburg	161	153	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schärding	149	141	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlan	—	—	—	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Schüttenhofen	177	163	14	158	153	5	154	149	5	153	148	5
Schwarzenau	117	109	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Peter-Seitenstetten	97	89	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steeg	155	147	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steyr	113	105	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Strakonitz	—	—	—	142	137	5	138	133	5	137	132	5
Tahor	—	—	—	134	129	5	130	125	5	129	124	5
Taus	203	189	14	183	178	5	179	174	5	178	173	5
Teplitz-Waldthor	—	—	—	218	213	5	214	209	5	213	208	5
Wels	125	117	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weseli-Mezimosti	—	—	—	122	117	5	118	113	5	117	112	5
Wilten**)	235	227	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wittingau	—	—	—	114	109	5	110	105	5	109	104	5

*) In den obenstehenden Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

**) Die für Wilten zugestandenen Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
216	**k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen** im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina rücksichtlich der umstehenden Relationen (Seite 114)		**C.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der schmalspurigen Kleinhahn Lupków-Cisna: Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. — Durchlauf einer Gesammtdistanz von mindestens 51 km	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, bezw. Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel geltenden Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 Percent, bezw. rücksichtlich der Bukowinaer Localbahnen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen die für diese Artikel geltenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes I abzüglich 15 Percent und rücksichtlich der Kleinhahn Lupków-Cisna: Die für diese Artikel geltenden Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse a) abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1901 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Versandtstation gelegen ist. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung hereits geleistet worden sein, so gelangt nur mehr der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Siehe auch Anmerkung auf Seite 119 dieses Verordnungs-Blattes	

Von	Nach den Stationen der Strecken
Bogumiłowice Czarna Gorlice Nen-Sandec Rozwadów Tarnów	bis Krakau einerseits und bis Landesgrenze bei Leluchów andererseits
Bogncbwała Rzeszów	bis Nadbrzezie einerseits und bis Landesgrenze bei Leluchów andererseits, ferner Sobów—Rozwadów und Zagórzany—Gorlice
Basznia Jaroslan Lubaczów Niżankowice Nowa grobla Przemyśl Radymno Rawa ruska Sądowa-Wisznia Sambor Sokal Surochów Szmańkowczyki Ustrzyki	bis Nadbrzezie einerseits nnd bis Landesgrenze bei Łupków andererseits, ferner Sobów—Rozwadów und Łupków—Cisna
Kałusz Lemberg Lnbieńce Stryj	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, ferner Rawa ruska—Sokal
Kolomea Stanislau Zabłotów	bis Bełzec einerseits nnd bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, ferner Lemberg—Stryj und Rawa ruska—Sokal
Czernowitz Hliboka Volksgarten	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, ferner Kolomea—Słoboda rungurska-Grnbe (Kopalina), Lemberg—Stryj, Rawa ruska—Sokal und Nepolokoutz—Wiznitz
Hadikfalva	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, ferner Kolomea—Słoboda rungurska-Grnbe (Kopalina), Lemberg—Stryj, Rawa ruska—Sokal, Nepolokoutz—Wiznitz und Hliboka—Berhometh a. S., dann nach der Station Brodina

sowie nach allen westlich der Linie Bełzec—Lemberg—Stryj—Landesgrenze bei Beskid gelegenen Stationen des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, bezw. der Kleinbahn Łupków-Cisna der so gekennzeichneten Linie.
Insoweit in die nebenstehend aufgeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzamcze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung wie für Sendungen nach Lemberg

Von	Nach den Stationen der Strecken
Dereniówka Kopyczyńce	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, ferner Rawa ruska—Sokal, Ostrów-Berezowica—Halicz, Podwysokie—Chodorów, Stanislau—Lemberg nnd Lemberg—Stryj
Borki wielkie Bnciów Grzymałów Mikulince-Strnsów Ostrów-Berezowica Podwołoczyska Tarnopol Trembowla	bis Bełzec einerseits nnd bis Halicz andererseits, ferner Rawa ruska—Sokal, Podwysokie—Chodorów, Lemberg—Stanislan, Stanislau—Landesgrenze bei Beskid und Lemberg—Stryj
Bortniki Bukaczowce Bursztyn-Demianów Chodorów	bis Bełzec einerseits und bis Stanislau andererseits, ferner Rawa rnska—Sokal, Stanislau—Laudesgrenze bei Beskid und Lemberg—Stryj
Kozowa Podwysokie Potntory	bis Halicz einerseits und bis Chodorów andererseits, ferner Stanislau—Bełzec, Stanislau—Landesgrenze bei Beskid, Rawa ruska—Sokal und Lemberg—Stryj
Brody Jezierna Zborów Złoczów	bis Bełzec, ferner Lemberg—Landesgrenze bei Beskid, Lemberg—Stanislau, Stanislau—Stryj und Rawa ruska—Sokal
Buczacz Czortków Monasterzyska Zaleszczyki	bis Landesgrenze bei Beskid, ferner Stanislau—Bełzec, Rawa ruska—Sokal und Lemberg—Stryj

sowie nach allen westlich von der Linie Bełzec—Lemberg—Stryj—Landesgrenze bei Beskid gelegenen Stationen des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, bezw. der Kleinbahn Łupków-Cisna
Insoweit in die nebenstehend aufgeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzamcze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung wie für Sendungen nach Lemberg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
217	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Mahlprodncte aus Getreide nnd Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sokal	Lemberg-Podzamkiem	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	104·4 Heller	80 Heller	24·4 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
218	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Oświęcim transit		Aufgabe als Frachtgut, und zwar: entweder nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Oderhafen) und Popelwitz (Umschlag) zum Weiterversandt per Oder nach Stettin und Hamburg (loco und transit) oder mit directen nach Hamburg B (loco und transit) lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der im Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899 für den Nord-deutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	**D.**		Pfge.					
				Gorlice					49					
				Neu-Sandec					51					
				Podwysokie					107					
				Ustrzyki					75					
				Basznia				Localtarif	117	69	48			
				Biala czortkowska					218	137	81			
				Bogachwała					84	50	34			
				Bogumiłowice					51	30	21			
				Borki wielkie					189	115	74			
				Bortniki					167	99	68			
				Brody					172	103	69			
				Bucniów					189	115	74			
				Buczacz					207	130	77			
				Bukaczowce					172	102	70			
				Bursztyn-Demianów					175	105	70			
				Chodorów					164	97	67			
				Czarna					61	36	25			
				Czernowitz					218	138	80			
				Czortków					218	138	80			
				Grzymałów					209	123	86			
				Hadikfalva					235	150	85			
				Hliboka					230	145	85			
				Jaroslau					99	58	41			
				Jezierna					178	108	70			
				Kałnsz					178	107	71			
				Kolomea					199	124	75			
				Kopyczyńce					226	142	84			
				Lemberg					144	85	59			
				Lubaczów					114	67	47			
				Lubieńce					162	96	66			
				Monasterzyska					202	125	77			
				Niżankowice					115	68	47			
				Nowa grobla					109	64	45			
				Przemyśl					111	65	46			
				Podwołoczyska					199	123	76			
				Radymno					103	61	42			
				Rawa rnska					129	76	53			
				Rozwadów					99	58	41			
				Rzeszów					81	48	33			
				Sądowa-Wisznia					126	74	52			
				Sambor					133	78	55			
				Sokal					150	88	62			
				Stanislau					185	113	72			
				Stryj					157	92	65			
				Snrochów					102	60	42			
				Szczerzec					153	90	63			
				Tarnopol					185	113	72			
				Tarnów					54	32	22			
				Volksgarten					221	139	82			
				Wygnanka					221	140	81			
				Zabłotów					205	128	77			
				Zborów					175	104	71			
				Złoczów					167	100	67			

Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Augnst 1899 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina

Jeweilige Frachtanthelle aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit Pfennige

Specialtarif I

Differenz*)

Jeweilige Differenz, dieselbe beträgt derzeit Pfennige

Im Rückvergütungswege

Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau.
Hinsichtlich der auf der Oder nmgeschlagenen Sendungen sind nebst den Frachtbrief-Duplicaten bis zu den Oder-Umschlagplätzen auch die Connossements über den Weitertransport per Oder nach Stettin oder Hamburg beizubringen.
Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung.
Siehe auch Anmerkung auf Seite 119 dieses Verordnungs-Blattes

*) Der Gebührenausgleich findet in der Weise statt, dass die von der Aufgabsstation bis Oświęcim transit tarifmässig entfallenden Frachtantheile gegen Einziehung der nach vorstehendem Zugeständnisse bis Oświęcim transit resultirenden ermässigten Frachtantheile rückvergütet werden, wobei die Umrechnung von einer in die andere Währung ausgeschlossen ist

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gorlice Neu-Sandec Podwysokie Ustrzyki Volksgarten	Oświęcim transit	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach einer deutschen Station der im Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina genannten königl. preussischen Directionsbezirke, sowie der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen und unter Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	Specialtarif I					
								Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina						
								Jeweilige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit Pfennige						
				Basznia					117					
				Biala czortkowska					218					
				Boguchwała					84					
				Bogumłłowice					51					
				Borki wielkie					189					
				Bortniki					167					
				Brody					172					
				Bucniów					189					
				Buczacz					207					
				Bukaczowce					172					
				Bursztyn-Demianów					175					
				Chodorów					164					
				Czarna					61					
				Czernowitz					218					
				Czortków					218					
				Grzymałów					209					
				Hadikfalva					235					
				Hliboka					230					
				Jaroslau					99					
				Jezierna					178					
				Kałusz					178					
				Kolomea					199					
				Kopyczyńcze					226					
				Lemberg					144					
				Lubaczów					114					
				Lubieńce					162					
				Monasterzyska					202					
				Niżankowice					115					
				Nowa Grobla					109					
				Przemyśl					111					
				Podwołoczyska					199					
				Radymno					103					
				Rawa ruska					129					
				Rozwadów					99					
				Rzeszów					81					
				Sądowa-Wisznia					126					
				Sambor					133					
				Sokal					150					
				Stanislau					185					
				Stryj					157					
				Surochów					102					
				Szczerzec					153					
				Tarnopol					185					
				Tarnów					54					
				Volksgarten					221					
				Wygnanka					221					
				Zabłotów					205					
				Zborów					175					
				Złoczów					167					
								Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1900 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes I des Localtarifes, Theil II, Heft 2, abzüglich 15 Percent		Jeweilige Differenz*)				
												Im Rückvergütungswege		
													Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau. Sollte auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Siehe auch Anmerkung auf Seite 119 dieses Verordnungs-Blattes	

*) Der Gebührenausgleich findet in der Weise statt, dass die von der Aufgabsstation bis Oświęcim transit tarifmässig entfallenden Frachtantheile gegen Einziehung der nach vorstehendem Zugeständnisse bis Oświęcim transit resultirenden ermässigten Frachtantheile rückvergütet werden, wobei die Umrechnung von einer in die andere Währung ausgeschlossen ist

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I

den im Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 und im Tarife für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. Jänner 1897 enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau (K.F.N.B.), dann den im Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1897 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Nr.	2
Die Publication erfolgt und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

IV.	III.	II.	I.
den übrigen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen*), der Localbahn Wels-Haiding-Aschach und Wels-Unterrohr, sowie der Pinzgauer Localbahn und den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn	den Stationen der Strecke v. St. Valentin bis Summerau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den Stationen der Localbahn Mauthausen-Grein	den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.E.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. und St.E.G.	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (excl.) und von Geiersberg bis Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmundsherberg bis Erdweis der k.k St.B., der Strecken der Localbahn Göpfritz—Gr. Siegharts, Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th., sowie der Strecke Böhmisch-Trübau—Chotzen der St E.G.
Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz der Murthal- und der Pinzgauer Localbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz: bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			E
vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900			
Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, Theil II, Heft 3)		Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Theil II, Heft 3)	
und Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen			
Verschieden			
Die am 1. Jänner 1900 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze im Tarife des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den Localfrachtsätzen der k.k.St.B. ab Nussdorf u. den normalen Frachtsätzen der nebenstehend bezeichneten, im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen, abzüglich fünfzehn Percent | zehn Percent plus den Gebühren für die k. k. Donauuferbahn		Die am 1. Jänner 1900 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze, abzüglich	
		fünfzehn Percent	zehn Percent
Verschieden			
Im Rückvergütungswege			
Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1901. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Die Vorlage der Frachtdocumente rücksichtlich der Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen hat an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Aufgabstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen			

*) Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Tarifermässigungen für die angeführten Artikel gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Tarifermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigungen liegen, so werden die vorbezifferten Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Tarifermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen. Siehe auch Anmerkung auf Seite 119 dieses Verordnungs-Blattes.

Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
220	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verhandstarife. **F** Die Sendungen müssen mit directen, auf eine bayerische, süddeutsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. November 1897, Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 5, vom 1. September 1889, Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1901 vorzulegen sind. Die Vorlage der Frachtdocumente rücksichtlich der Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen hat an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Aufgabsstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen. Sollte auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung.	Siehe auch Anmerkung auf Seite 119 dieses Verordnungs-Blattes

Von	Nach: Bregenz transit	Eger (B.E.B. / k.k.St.B.) trs.	Eisenstein transit	Furth i. W. transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer. St. B.) transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer.St.B.) transit	St. Margrethen trs.
	Markpfennig per 100 kg								Centimes per 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumiłowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielkie	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bnrsztyn-Demianów	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Hadikfalva	394	284	294	288	394	299	303	301		486		491
Jaroslan	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Neu-Sandec	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Niżankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa rnska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Tarnów	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zabłotów	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakau	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybusch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Diese Tarifbegünstigung findet auch Anwendnng auf Transporte, welche von den nebengenannten galizischen, bezw. Bnkowinaer Stationen auf Grund der im Tarife, Theil III, Heft 4, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmnngen nnter VIII in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliessiich Bregenz trans., Buchs trans., Lindau trans. nnd St. Margrethen trans., dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
221	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Dzieditz	Bregenz trs.	**G.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verbandstarife. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine ausländische Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900 Theil III, Heft 3, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 Theil III, Heft 4,	Centimes 385	332	53	Im Rückvergütungswege Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende März 1901 an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung.	Diese Frachtbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche auf Grund der in den Tarifen, Theil III, Heft 3, bezw. Theil III, Heft 4, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden. Siehe auch die unten angeführte Anmerkung	
					Buchs trs.				385	332	53			
					Lindau trs.				385	332	53			
					St. Margrethen trs.				390	337	53			
				Oderberg	Bregenz trs.				378	359	19			
					Buchs trs.				378	359	19			
					Lindau trs.				378	359	19			
					St. Margrethen trs.				383	364	19			
				Oświęcim	Bregenz trs.			Theil III, Heft 4,	385	345	40			
					Buchs trs.				385	345	40			
					Lindau trs.				385	345	40			
					St. Margrethen trs.				390	350	40			

Anmerkung ad A—G.

Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandtstation bis zur endgiltigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speciell publicirten Bestimmungen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

222

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter fortlaufender Nr. 210, 214 und 220 für Getreide und Mahlprodncte, unter Anderen von Böhmen, Mähren etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900 verlautbarten **Zugeständnisse für Sendungen nach Tirol und Vorarlberg über die österr. Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.**

Insofern sich für Sendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Böhmisch-Tiroler, bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Verbandsgütertarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben, **auf Grund der in den bezüglichen Publicationen namentlich angeführten Tarife** und unter Berücksichtigung der von den **dort angeführten Tarifen** zugestandenen Frachtnachlässe, **billigere** Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den eingehobenen Frachtsätzen des directen Tarifes (Böhmen-Tirol etc. etc.), bei Erfülluug aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedinguugen, **rückvergütet.**

223

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter Nr. 210 und 214 für Getreide und Mahlproducte von Böhmen, Oberösterreich etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900 verlautbarten Zugeständnisse für Sendungen nach Oberösterreich, Tirol etc. über die österreichischen Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die **bayerischen Verkehrswege** — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.

Insofern sich für Sendungen, welche auf Grund des Bayerisch-Oesterreichischen Grenztarifes abgefertigt wurden bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben auf Grund der in den bezüglichen Publicationen **namentlich** angeführten Tarife und unter Berücksichtigung der von den dort angeführten Tarifen zugestandenen Frachtnachlässe billigere Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den auf Grund des Bayer.-Oesterr. Grenztarifes eingehobenen Frachtsätzen bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen **rückvergütet.**

224

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Ausnahmetarif für bestimmte Artikel des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1896

Es bestehen keine directen Frachtsätze

Anfgahe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief

vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens bis 31. December 1900

Im Karbirungswege

Artikel	Von	Nach	Cents.
Pottasche (Perlasche, Kasanasche, Steinasche), robe und raffinirte	Bubentsch	Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit	330
	Jungbunzlau		347
	Lieben Oe.N.W.B.		331
	Lieben St.E.G.		326
	Kolin Oe.N.W.B. u. St.E.G.		365
	Bubentsch	St. Margrethen transit	335
	Jungbunslan		352
	Lieben Oe.N.W.B.		356
	Lieben St.E.G.		331
	Kolin Oe.N.W.B. u. St.E.G.		370
Kalidungsalz ((auch unreines, schwefelsaures Kalij, mit Ansnahme von Kalisalpeter)	Bubentsch	Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit	157
	Jnngbunzlau		166
	Lieben Oe.N.W.B.		163
	Lieben St.E.G.		162
	Kolin Oe.N.W.B. n. St.E.G.		184
	Bubentsch	St. Margrethen transit	160
	Jnngbunzlau		169
	Lieben Oe.N.W.B.		166
	Licben St.E G.		165
	Koliu Oe.N.W.B. u. St.E.G.		187

Diese Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind und ah hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten

Fortlaufende Nummer	225	226	227
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Blasebalg-Maschinen aus Eisen der Pos. M—18 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Eisenbahnverband	Borke (Rinde) laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Gewebrschäfte (roh vorgearbeitet)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Budapest-Lipótváros	allen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife aufgenommenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Südbahn-Gesellschaft oder umgekehrt	Neunlm
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Trennfeld	Budapest dunap. t. p. u.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längsteus jedoch bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. August 1895	Tarif-Theil IV, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1893	Tarif-Theil IV, Heft 2, vom 1. August 1893 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	142 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	128 Heller	Die in der Tarif-Tabelle II (für Borke) des vorgenannten Tarifes für die Station Vilshofen vorgesehenen Frachtsätze, erhöht um 0·85 Mark für 100 kg	2·35 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	14 Heller		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

oder umgekehrt:

227	226	225
Augsburg	2·90	128
Bamberg	3·12	128
Bayreuth	2·83	128
Fürth	3·02	128
Hof	2·71	128
Kulmbach	2·93	128
München C.B.	2·74	128
München O.B.	2·70	128
München R.B. (Laim)	2·73	128
München S.B.	2·71	128
Nürnberg C.B.	3·00	128
Nürnberg O.B.	3·01	128
Regensburg	2·69	128
Mark	Mark	Heller

Fortlaufende Nummer	228	229
1		
Die Publication erfolgt	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
2		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Obst, getrocknet, und Pflanmenmns lant Nomenclatnr der Abtheilnng B des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Hohlglaswaaren alier Art in beliebiger Verpackung
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Dl.-Tnzla	Gratzen
5 — nach	den bayerischen Verbandstationen des in der 8. Rnbrik bezeichneten Tarifes	Suchenthal
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmnngen	a) Aufgabe von oder Frachtzahinng für mindestens 5.000 kg b) " " " " " " 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1900
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif-Theil VI des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1896 (Ausnahmetarif für Obst)	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. März 1896 für den Oesterr.-Lindan-Vorarlberger Eisenbahnverband, bezw. Locaitarif, Theil II, Heft 1, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden — Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: a) 367, b) 246 — 363, 242 — 367, 246 — 372, 249 Ctms.: a) 332, b) 202 — 332, 202 — 332, 202 — 337, 205
9		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die im vorbezeichneten Tarife für Dl.-Tuzla vorgesehenen Frachtsätze, ermässigt um 0·17 Mark für 100 kg — Bosna-Brod vorgesehenen Frachtsätze, erhöht ad 1. um 0·82 Mark für 100 kg ad 2. um 1·21 Mark für 100 kg	Heller: a) 354, b) 236 — 351, 235 — 354, 236 — 358, 240 Ctms.: a) 317, b) 194 — 317, 193 — 317, 194 — 322, 196
10		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	0·17 Mark	Heller: a) 354, b) 236 — 351, 235 — 354, 236 — 358, 240 Ctms.: a) 317, b) 194 — 317, 193 — 317, 194 — 322, 196
11		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Voriage dieser Documente geschehen muss		
13		
Besondere Bemerkungen		Die zugestandenen Frachtsätze finden Anwendnng anf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen nnd weiter, ferner anf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindan oder St. Margrethen adressirt sind nnd ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen nnd weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ansdrückiich anf Bregenz transit, Buchs transit oder St. Margrethen transit zn ianten
14		

Fortlaufende Nummer	230	231			232	233
1						
Die Publication erfolgt	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen			k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen der und im	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft			betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft
für Artikel	Retortenkokes aus russ. Leuchtgasfabriken	Robeisen der Pos. E - 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Holzkalk (unreiner, holzessigsaurer Kalk) der Pos. K—5 c der Güterclassification des Tarif-Theiles I für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband	Rois, geschält
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Hiefian	Leoben S.B.	Fohnsdorf	Mitrovicz-Szávapart	Roveredo
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Lend-Gastein	Donawitz (via Vorderuberg)	Neuberg (Hochöfen)		Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Salzburg
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900			vom 15. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch - Russischen Grenzverkehr vom 1. August 1895	Localtarif			Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch - Russischen Grenzverkehr vom 1. August 1895	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestebt kein directer Frachtsatz	Besteben keine directen Frachtsätze			Bestebt kein Verbandsfrachtsatz	Bestehen keine
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	239 Heller	39·4 Heller	46 Heller	74 Heller	266 Heller	a) 302 Heller b) 240 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)						
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege			Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss						
Besondere Bemerkungen						
14						

Fortlaufende Nummer	231	235	236	237
1				
2	k. k. Oesterr. Statsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
3	betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
4	Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel: Traubenzucker und Stärkezucker)	Eisen- uud Stahlabfälle, ferner Eisen uud Stahl, alt, abgängig	Petrolenm, roh und raffinirt, aus Pos. O—4 des Tarif-Theiles I	Holz der Abtheilnng b des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
5	Sárvár — Hatvan	Bregenz — Buchs — Lindau	Zagorzány	Freistadt in Oberösterreich
5	sämmtlichen in dem in der 8. Rnbrik bezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Stationen	Assling	Schimitz	Forchheim
6	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen in dem in der 8. Rubrik angeführten Ausnahmetarife enthaltenen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgnt und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- nnd Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltnng der allgemeinen Tarif bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen
7	vom 1. Jänner 1900 bis 31. Jänner 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens bis 31. December 1900
8	Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art etc. des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1895	Localtarife	Localtarif	Oesterr. - Ungar. - Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 1
9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	205 — 197 — 202 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz
10	Die für die Station Nagy-Surány bestehenden Frachtsätze unter Zuschlag von 16 Cts. für 100 kg | Die für die Station Nagy-Surány bestehenden Frachtsätze unter Zuschlag von 60 Cts. für 100 kg	162 — 154 — 158 Heller	120 Heller	1·24 Mark
11		43 — 43 — 44 Heller		
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13				
14	Die Frachtsätze finden auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagernng, bezw. Reexpedition in einer Unterwegsstation nach Massgabe der betreffenden Bestimmungen (vergl. den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif) Anwendung. Die Station Hatvan rangirt in die Gruppe A nnd die Station Sárvár in die Gruppe C der Reexpeditions-Tabelle, jedoch ist die Einlagerung in Linz im Verkehre mit Sárvár nicht zulässig			

Die Publication erfolgt von der und im Namen der

Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel; für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von / nach; bei Erfüllung nachstehender Bedingungen; und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung; Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr); Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	238	239
1		
Die Publication erfolgt von der Namen und im der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
2		
3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Getreide der Abtheilung 1 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel Rohzucker, Traubenzucker [Glykose], Milchzucker und Stärkezucker)
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den übrigen in der Abtheilung 1 aufgenommenen österreichischen Verbandsstationen	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife sammt Nachtrag 1 aufgenommenen österreichischen Stationen
nach	Innsbruck (S.B.) Hallein Feldkirchen (kgl. Bayerische Staatsbahnen)	oder umgekehrt Interlaken-Bahnhof Lenzburg-Stadt
5		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg 5000, bezw. 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis 31. Jänner 1900
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1898	Ausnahmetarif des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes für die Beförderung von Zucker vom 1. November 1896
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die für die Station Marktl vorgesehenen Frachtsätze, erhöht um 0·44 Mark per 100 kg: 1·02 Mark 0 88 Mark	Die Frachtsätze für Sendungen von 10.000 kg im Verkehre mit Scherzligen gelten unter Zuschlag von 44 Centimes für 100 kg auch für Interlaken-Bahnhof: Es gelten die für Lenzburg, Station der Schweizerischen Nordostbahn, bestehenden Frachtsätze, gekürzt um zwei Centimes per 100 kg für Sendungen von 5.000 kg und um einen Centime per 100 kg für Sendungen von 10.000 kg
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
11		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
13		
Besondere Bemerkungen		Die Stationen Lenzburg-Stadt und Interlaken-Bahnhof rangiren in die Gruppe VIII der Reexpeditionstabelle
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
240	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Thonerde, schwefelsaure, präparirte	Liesing	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Hohenems Lindau Feldkirch Hard-Fussach St. Margrethen Nenzing	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 200 208 208 208 208 208 204 212 212 202		Im Kartirungswege		
241	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen	Lindau	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Localtarif, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2	Heller 368	Heller 322	Heller 46	Im Kartirungswege		
				Lindau Bludenz Bregenz Dornbirn Feldkirch Hohenems Rankweil Schaan-Vaduz Frastanz Hard-Fussach Nenzing Strassenhaus	Prag St.B. und Smichow, Prag (Bubna, Sandtbor und Smichow) B.E.B.			Verschieden	Verschieden	318 344 318 332 326 337 337	Verschieden			
242	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Siehe die hier folgende Tabelle	Siehe die hier folgende Tabelle	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und einzelnen Wagen	vom 12. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif Nr. 33 im Theil II, Heft 8, des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes		Siehe die hier folgende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen				
	Alt-Münsterol Grenze	Amanweiler Grenze	Avricourt (Deutsch) Grenze	Fentsch Grenze	Novéant Grenze
	Frachtsätze in Mark für 100 Kilogramm				
Dobrzan	1·56	1·57	1·46	1·60	1·57
Kasnian	1·57	1·58	1·47	—	1·58
Nürschan	1·49	1·50	1·39	1·53	1·50
Ober-Břís	1·56	1·57	1·46	—	1·57
Pilsen	1·53	1·54	1·43	—	1·54
Podersam	1·68	1·69	1·58	—	1·69
Přestitz	1·53	1·54	1·43	1·57	1·54
Rudig	1·68	1·69	1·58	—	1·69
Staab	1·46	1·47	1·36	1·50	1·47
Stankau	1·45	1·46	1·35	1·49	1·46
Třemoschna	1·56	1·57	1·46	—	1·57
Tuschkau-Kosolup	1·55	1·56	1·45	—	1·56

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
243	Kremsthalbahn-Gesellschaft		Güter aller Art	Linz und vice versa	Traun Nettingsdorf	Minimalquantum von 50 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900	Theil II, Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig ab 1. Februar 1899	Verschieden	Verschieden	5% vom reinen Frachtbetrage	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe für Abgabsgüter und der Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für Aufgabsgüter bis längstens Ende Februar 1901	
244			Güter aller Art, mit Ausnahme jener Artikel, welche im Ausnahmetarife eingereiht sind	Linz und vice versa	allen Stationen mit Ausnahme von Traun und Nettingsdorf									
245			Erze, Mineralien, Kohle, hydr. Kalk, Weisskalk, Kalk und Cementfabrikate	Micheldorf	Traun oder Linz	1500 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr in der Relation Linz — Kirchdorf und umgekehrt				26·0				
				Kirchdorf						25·0				
				Linz	Kirchdorf oder Micheldorf				Verschieden	28·8	Verschieden	Im Kartirungswege		
246			Leer retourgehende Milchgeschirre	Linz	allen Stationen	Versandt von mindestens 6000 Liter Milch per Monat von einem Absender		Besonders ermässigtes Eilgut	Frachtfrei	Frachtfrei	Verschieden	Im Kartirungswege		
247			Wolfsegg-Traunthaler Kohle	Linz	Traun	Absender hat die Sendung zu frankiren		Ausnahmetarif III	15·80	Verschieden	5% vom reinen Frachtbetrage	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Jänner 1901	
					Nettingsdorf				21·0					
248			Holzstoff	Klaus	Nettingsdorf Linz transit Linz loco	Minimalquantum von 250 Wagen à 10 Tonnen per Jahr in den Relationen Klaus—Linz trans.—Nettingsdorf und umgekehrt		C	70 92 92	32 40 44	38 52 48	Im Kartirungswege			
			leer retourgehende Holzstoffsäcke	Linz loco Linz transit Nettingsdorf Traun	Klaus			Besonders ermässigtes Eilgut	66 66 50 55	44 40 32 36	22 26 18 19				
			Holzstoff	Klaus	Traun			C	77	36	41			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
249	Kremsthalbahn-Gesellschaft		Conditoreiwaaren und Canditen	Micheldorf	Linz	Die ansuchende Firma hat ihre sämmtlichen Frachten, Versandt und Empfang circa 40 Wagen à 10 Tonnen per Jahr, der K.T.B. zur Verfrachtung zu übergehen. Im Refactiejahre sind mindestens 10 Wagen à 10 Tonnen an Canditen und Conditoreiwaaren in der Strecke Micheldorf—Linz und vice versa zur Verfrachtung zu bringen	vom 1. Jänner bis 31. December 1900	Localtarif Classe II	114	76	38	Im Kartirungswege		
250			Kalksteine, Kalksteinschotter, Kalksteinbruchsteine	Ober-Micheldorf	Kirchdorf	Minimalquantum von 1500 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr		Ausnahmetarif II	6·00	4·80	1·20			
251			Holzstoff der Pos. 29 und 33	Klans	Unterrohr	Minimalquantum von 60 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr		C	49	26	23			
				Klaus	Traun Linz transit Linz loco			C	77 92 92	38 42 46	39 50 46			
			Leer retournirgehende Holzstoffsäcke	Linz transit Linz loco Traun Unterrohr	Klaus			Besonders ermässigtes Eilgut	66 66 55 35	42 46 38 26	24 20 17 9			
252			Langholz, Blochholz	sämmtlichen Stationen	Linz	Minimalquantum von 100 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr		Ausnahmetarif I	Verschieden	5% vom reinen Frachtbetrage	Verschieden			
			Brennholz	sämmtlichen Stationen		Sendungen müssen mindestens 27 km durchlaufen		Ausnahmetarif II	Verschieden			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1901	Gegen Vorlage der Original-Aufnahmescheine bis längstens Ende Jänner 1901

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
253	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Hopfen in Ballen, cylindrischer oder runder Form, von mindestens 100 kg Gewicht per Ballen, dann in rechtwinkeligen Ballen, in Kisten oder Metallcylindern als Frachtgut	Saaz (B.E.B.)	Kralup (B.E.B.)	1. Frachtzahlung für mindestens { ad a) 5.000 kg, ad b) 10.000 kg } per Frachtbrief und Wagen 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif	Heller a) und b)	Heller a) b)	Heller a) b)	Im Kartirungswege		
					Prag (Bubna)				128	110 104	18 24			
					Prag (Smichow)				131	110 104	21 27			
					Prag (Staatsbahnhof)				135	110 104	25 31			
				Rakonitz (B.E.B.)	Eger (B.E.B.)				149	116 110	33 39			
					Franzensbad (B.E.B.)				213	158 149	55 64			
			Hopfen der Pos. H—35 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr.-ungar. und bosn.-herceg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898 als Frachtgut	Rakonitz (B.E.B.)	Eger (B.E.B.)	1. Aufgabe in beliebigen Quantitäten. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen			212	158 149	54 63			
					Franzensbad (B.E.B.)				283	278	5			
									281	278	3			

Die nebigen Frachtsätze gelten auch in der umgekehrten Richtung. Ergeben sich auf Grund der Gebührenberechnungstabellen, bezw. der Stationstarife des ab 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen, so gelangen die für die bezüglichen hintergelegenen Stationen bestehenden billigeren nebenstehenden Frachtsätze zur Anwendung, wenn im Uebrigen den Bedingungen vollkommen entsprochen wird, an welche die Anwendung dieser billigeren Frachtsätze geknüpft ist

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
254	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Hopfen, und zwar: I. in Ballen, cylindrischer oder runder Form, von mindestens 100 kg Eigengewicht per Ballen, dann in rechtwinkeligen Ballen, in Kisten oder Metallcylindern; II. in Ballen, cylindrischer oder runder Form, von weniger als 100 kg Eigengewicht per Ballen	Auscha (Station der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha)	Saaz (k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief; 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen, bezw. Tarife des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller ad I. 171	II. 225	Verschieden	Im Kartirungswege	Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Auscha (A.T.E.)	Saaz (B.E.B.)					171	225			
				Gastorf	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)					161	200			
				Gross-Priesen						125	152			
				Habichtstein						184	209			
				Hirschberg (B.N.B.)						194	219			
				Hrobetz						153	193			
				Leitmeritz (A.T.E.)	Saaz (B.E.B.)					142	178			
				Leitmeritz (Oe.N.W.B.)	Saaz (k.k.St.B.)					142	178			
				Liboch	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)					173	219			
				Lieheschitz						164	214			
				Ploschkowitz-Pitschkowitz						153	198			
				Polepp						155	190			
				Raudnitz						160	201			
				Schreckenstein						123	148			
				Theresienstadt						142	178			
				Saaz (B.E.B.)	Bodenbach (St.E.G.) Brüx (A.T.E.)					135 51	135 51			
				Saaz (B.E.B.) oder k.k.St.B.)	Teplitz (A.T.E.)					84	87			
				Saaz (B.E.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)					140	143			
				Saaz (k.k.St.B.)	Tetschen(B.N.B.)					140	143			
				Auscha (A.T.E. oder Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha)	Eger (B.E.B.)					292	411			
				Gross-Priesen						242	333			
				Lieheschitz						285	403			
				Ploschkowitz-Pitschkowitz						274	386			
				Polepp						271	371			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
255	Buschtěhrader Eisenbahn	bethelligten Verwaltungen	Hopfen in Ballen, cylindrischer oder runder Form, von mindestens 100 kg Eigengewicht per Ballen, dann in rechtwinkeligen Ballen, in Kisten oder Metallcylindern	Auscha (Station der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	Saaz (k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) für mindestens 5.000 kg ad b) für mindestens 10.000 kg } per Frachtbrief und Wagen; 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen, bezw. Tarife des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller ad a) 145 b) 143	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Auscha (A.T.E.)	Saaz (B.E.B.)					145 143				
				Liebeschitz	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)					138 136				
				Ploschkowitz-Pitschkowitz						127 125				
				Polepp						120 115				
				Saaz (B.E.B.)	Bodenbach (St.E.G.) Brüx (A.T.E.)					82 78 34 33				
				Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Teplitz (A.T.E.)					55 53				
				Saaz (B.E.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)					89 85				
				Saaz (k.k.St.B.)	Tetschen (B.N.B.)					89 85				
				Auscha (A.T.E. oder Station der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha)	Eger (B.E.B.)					275 268				
				Gross-Priesen						218 211				
				Liebeschitz						269 262				
				Ploschkowitz-Pitschkowitz						258 251				
				Polepp						251 244				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
256			Bier der Pos. B—13, Most der Pos. M—31, Wein der Pos. W—10, Wein- und Obstmaische der Pos. W—13	Klosternenburg-Weidling(k.k.St.B.)		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen				Heller 300				
				Nnssdorf Wien II (K.F.J.Bhf.) Wien-Lagerhans (k.k.St.B.) Wien-Praterqnai						305				
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)						321				
				Wien (Südbahn) trst.						323				
				Wien (Wien-Aspangbahn) transit						323				
257	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Eisen nnd Stahl, Eisen- nnd Stahlwaaren etc., Eisen (Roh-) etc., Eisen nnd Stahl, alt, abgängig etc., Eisen- nnd Stahlabfälle, auch Weissblechabfälle der Pos. E—5, 6, 7, 8 nnd 9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B, der österr.-ungarischen nnd bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Klosternenburg-Weidling(k.k.St.B.)	Carlsbad (B.E.B.) Karlsbad Centralbahnhof	Aufgabe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen, b) von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899; Tarif, Theil II, für den Nord-Südösterr. Eisenbahnverband vom 1. Mai 1896; Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	ad a | b 300 | 221 — | — 305 | 224 — | — 321 | 240 323 | 239 323 | 239	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Nnssdorf										
				Wien II (K.F.J.Bhf.)										
				Wien-Lagerhaus (k.k.St.B.)										
				Wien-Praterqnai										
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)										
				Wien (Südbahn) trst										
				Wien (Wien-Aspangbahn) transit										
258			Emballagen, gebrauchte, leere, des Abschnittes C—V, a und b, Abth. B des Gütertarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898, ferner Brotgestelle, leer retournirende Bier-, Mineralwasser- nnd Weinflaschen in Kisten, dann nach Aufgabestationen für Mineralwasser leer retournirende Mineralwasserflaschen, unverpackt oder lose in Stroh, Heu u. dgl. verladen	Klosternenburg-Weidling(k.k.St.B.)		Aufgabe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen, c) von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief nnd Wagen				ad a | c 221 | 151 — | — 224 | 153 — | — 236 | 165 239 | 167 239 | 167				
				Nnssdorf										
				Wien II (K.F.J.Bhf.)										
				Wien-Lagerhaus (k.k.St.B.)										
				Wien-Praterquai										
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)										
				Wien (Südbahn) trst										
				Wien (Wien-Aspangbahn) transit										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
259	**Buschtöhrader Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Porzellan, unverpackt oder lose in Stroh, Heu u. dgl. verpackt	Klosterneuburg-Weidling (k.k.St.B.) Nussdorf Wien II (K.F.J.Bhf.) Wien-Lagerhaus (k k.St.B.) Wien-Praterquai Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.) Wien (Südbahn) trst. Wien (Wien-Aspangbahn) transit Wien (Donau-Qnaibhf.) (k.k.St.B.)	Carlsbad (B.E.B.) Karlsbad Centralbahnhof	1. Aufgabe als Frachtgut von oder Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg, c) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899; Tarif, Theil II, für den Nord-Südösterr. Eisenbahnverband vom 1. Mai 1896; Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	Heller ad b) 300 ad c) 221 305 224 321 240 323 239 323 239 313 232	Verschieden	Im Kartirungswege		
260			Der in nachstehender Tabelle angeführten Eilgut- und Frachtgutclassen	Stationen der nachstehenden Tabelle oder umgekehrt		Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899; Tarif, Theil II, für den Nord-Südösterr. Eisenbahnverband vom 1. Mai 1896; Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	siehe nachstehende Tabelle	Verschieden			

Transportpreise per 100 Kilogramm in Hellern incl. Manipulationsgebühr für

Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnhof im Verkehre mit	Eilgüter			Frachten: I. Classe			II. Classe			Ermässigte Wagenladungsclassen A		B	C	Specialtarife 1	2	3	Sperrige Güter in beliebigen Mengen
				bei Aufgabe von beliebigen Mengen	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	bei Aufgabe von beliebigen Mengen	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg						
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	per Frachtbrief und Wagen	per Frachtbrief und Wagen	per Frachtbrief und Wagen	per Frachtbrief und Wagen	per Frachtbrief und Wagen	per Frachtbrief und Wagen	per Frachtbrief und Wagen	per Frachtbrief und Wagen						
Nussdorf Wien II (K.F.J.Bhf.) Wien-Lagerhaus (k.k.St.B.) Wien-Praterquai	1560*)	589	589	523*)	434	409	451	434	409	305	288	224	153	222	153	131	771*)
Klein-Schwechat (k.k.St.B.)	—	—	—	551*)	456	430	476	456	430	323	306	239	167	237	167	141	813*)
Klosternenburg-Weidling (k.k.St.B.)	1529*)	577	577	523*)	428	403	445	428	403	300	284	221	151	219	151	129	771*)
Floridsdorf (K.F.N.B.)	1616*)	624	611*)	554*)	458	433	480	458	433	327	310	244	172	242	172	149	818*)
Stadlau (St.E.G.)	1648*)	634*)	616*)	569*)	476	447	492	471	442	334	317	252	174*)	240	176*)	152*)	833*)
Wien (Donau-Qnaibahnhof) (k.k.St.B.)	—	—	—	542*)	442	417	468	442	417	313	296	232	161	228	161	139	799*)
Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	1584*)	613	611*)	547*)	454	425	475	454	425	317	300	236	165	234	165	141	807*)
Wien (Südbahnhof) transit	—	—	—	555*)	456	430	476	456	430	323	306	239	167	237	167	144	819*)
Wien (Wien-Aspanghahn) transit	—	—	—	548*)	456	430	476	456	430	323	306	239	167	237	167	144	808*)
Klagenfnrt (S.B.)	2340	879	879	879	584	544	611	584	544	410	383	294	203	302	203	171	1317
Laibach (S.B. u. k.k.St.B.)	2612*)	1060	1060	1060	689	639	722	689	639	483	450	345	238	356	238	199	1590
Leoben (S.B. u. k.k.St.B.)	1934	728	728	728	506	473	528	506	473	355	333	258	177	260	177	150	1092
Leobersdorf (S.B.)	1769*)	670	670	670	476	446	496	476	446	334	314	244	167	244	167	142	1005
Villach (S.B. u. k.k.St.B.)	2434	914	914	914	602	560	630	602	560	422	394	302	209	312	209	176	1371

*) Tarifmässige Frachtsätze.

261

Buschtěhrader Eisenbahn

betbeiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen der	3

Eisen und Stahl, auch verzinkt etc., der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B, der österr.-ungar. und bosn.-bercegov. Eisenbahnen vom 1. Jäuner 1898	Mineralwasser	Kapselscherben		Spatb der Pos. S—47 der Güterclassification des Tarifes, Tbeil I, Abtb. B, der österr.-ungar. und bosn.-bercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Garne der Pos. G—3 a
Nendek (Station der Localbahn Cbodau-Neudek)	Welcbau-Wickwitz (B.E.B.)	Cbodau (B.E.B.)	Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnbof	Taus	Görkau Udwitz-Görkau
den im Nacbtrage III zu dem vom 1. Jänner 1897 giltigeu Tarife, Tbeil II, Heft 3, des nordwestböbm. Eisenbahnverbandes auf Seite 7 und 8 unter Post Nr. 230 bis 286 angefübrten Stationen	Marienbad (E.M.-K.)	Zliw		Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbabnbof	Neu-Rohlau (L.B.)
1. Aufgabe als Fracbtgut in Qnantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief.	1. Aufgabe als Fracbtgut von oder Frachtzablung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 „ per Fracbtbrief und Wagen.	1. Aufgabe als Fracbtgut und Frachtzablung für mindestens das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen bat durch den Absender, bezw. Empfänger, bezw. auf Kosten derselben zu erfolgen.		1. Aufgabe a's Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicbt des verwendeten Wageus.	1. Aufgabe ais Fracbtgut, a) in Quantitäteu unter 5000 kg per Fracbtbrief, b) vou oder Frachtzablung für mindestens 5000 kg per Fracbtbrief uud Wageu.

2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmuugen

vom 1. Jäuner 1900 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigeu Durcbfübruug, längstens bis Ende December 1900

Für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Das Zugeständniss wird gemacht	1–7

Tarif-Theil II, Heft 3 des nordwestböbm. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Anhang zu den Tarifen, Tbeil II, des uordwestböhmiscben Eisenbahuverbandes vom 1. Jänner 1899				
die im Nacbtrage III zum vorbenannten Tarife auf Seite 7 und 8 unter Post-Nr. 230 bis 286 sub b) angefübrten Fracbtsätze	ad a) 95 Heller ad b) 94 „	81 Heller	86 Heller	99 Heller	ad a) 107 Heller ad b) 86 „
Vorbenannte Fracbtsätze abzüglich des folgenden Nacblasses	ad a) u. b) 80 Heller	77 Heller	64 Heller	91 Heller	ad a) 103 Helicr ad b) 81 „
9 Heller	ad a) 15 Heller ad b) 14 „	4 Heller	22 Heller	8 Heller	ad a) 4 Heller ad b) 5 „

Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		10
per 100 kg: Nachlass vom bestebenden Fracbtsatze (Gebübr)		11

Im Kartirungswege

Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheheu muss	13
Besondere Bemerkungen	14

262

Buschtěhrader Eisenbahn

betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen der und im	3

Hoizstoff geschliffen, der Pos. H—29 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österreichisch, ungarisch und hosnisch-hercegovinischen Eisenhahnen vom 1. Jänner 1898	Eisenblech aus der Pos. E—5		Borke (Riude) rohe, nicht verkleinert oder nicht gemahlen	Kalk gebrannt	gebrauchte leere Glashallons	Schwefelsäure	Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel	4
Neudek (Station der Localbahn Chodau-Neudek)	Neudek (Station der Localbahn Chodau-Neudek)		Neuhammer (Station der Eisenhahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt)	Dux (A.T.E.)	Neudek (Station der Localbahn Chodau-Neudek)	Aussig (A.T.E.)		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	
Böhm.-Kamnitz	Obernitz	Dux (A.T.E.)	Aussig (A.T.E.)	Platten (Station der Elsenbahu Karlsbad - Johanngeorgenstadt)	Aussig (A.T.E.)	Nendek (Station der Localbahn Chodau-Neudek)		nach	5
1) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	1. Aufgahe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen per Frachtbrief; b) und Frachtzahluug für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen.		1) Aufgabe als Frachtgut nud Frachtzahluug für mindesteus das Ladegewicht des verweudeteu Wagens.	1) Aufgabe als Frachtgut nud Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen.	1) Aufgabe als Frachtgut in heliebigen Mengen per Frachtbrief	1) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindesteus a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemeu giltigeu Tarifbestimmnugen								und gilt in der Zeit	7

vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längsteus bis Ende December 1900

Localgütertarife der betheiligten Eisenbahneu

Es besteheu keine directen Tariffrachtsätze								Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
								Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		9
112	ad a) 118 ad b) 96	ad a) 107 ad b) 87	52	86	110	ad a) 126 ad b) 100	Heller	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		10
								per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		11
Im Kartirungswege								Art der Durchführung		12
								Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		13
Durch diese billigeren Frachtsätze werden die im Verordnungs-Blatte vom 10. October 1899, Nr. 117, unter fortlaufender Nr. 2059 enthaltenen Frachtsätze ab 1. Jänner 1900 gegenstandslos								Besondere Bemerkungen		14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
263	Oesterreichischen Nordwestbahn	bethelligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Siehe die nachstehende Tabelle	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Einheimschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897		Siehe die nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung nach und von Hamburg seewärts oder nach und von Harburg seewärts. Diese Documente, welche keinen behördlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen	

Von	für 100 kg in Pfgn.	Von	für 100 kg in Pfgn.	Von	für 100 kg in Pfgn.	Von	für 100 kg in Pfgn.
Baranow	200	Hadikfalva	304	Mielec	191	Sambor	211
Barszczowice	206	Hadyńkowce	275	Mikolajów	217	Sędziszów	186
Bełz	208	Halicz	242	Monasterzyska	250	Slotwina	160
Bierzanów	143	Hlihoka	299	Mosciska	192	Sniatyn	277
Bobrka	217	Hnsiatyn	282	Mszana	199	Sokal	206
Bochnia	155	Itzkany	318	Nadhrzezie	209	Stanislau	233
Bogdanówka	234	Jaroslau	189	Nizniow	241	Stryj	211
Bognmilowice	166	Jezierna	222	Nowa grohla	208	Snrochów	203
Borki wielkie	229	Jezlérzany	256	Nowosielitza	339	Szczerzec	220
Bortniki	228	Kalinowszczyzna	267	Oleszów	240	Tarnohrzeg	205
Borynicze	222	Kałnsz	227	Oleszyce	208	Tarnopol	227
Brody	216	Kołomea	265	Ostrów	208	Tarnów	169
Bnczacz	256	Kopyczyńce	275	Ozydów	214	Tłumacz-Pałahycze	236
Bnkaczowce	234	Korczów bei Uhnów	208	Podgórze-Plaszów	142	Tysmienica	233
Bnrsztyn	238	Korosciatyn	248	Podlęze	146	Uhnów	208
Chmielów	202	Korszów	258	Podwołoczyska	234	Wasylkowce	281
Chodorów	226	Krasne	211	Przemysl	192	Wieliczka	146
Czarna	176	Krechowice	224	Przeworsk	207	Wyhranówka	219
Czerepkoutz	299	Krystynopol	208	Pyszkowce	263	Zahłotce	216
Czernowitz	292	Lancut	201	Radymno	190	Zahłotów	273
Czortków	268	Lemberg	202	Rawa ruska	208	Zadwórze	208
Dahie	186	Lemberg podzamkiem	203	Ropczyce	184	Zagórz	231
Dębica	179	Lubaczów	208	Rozwadów	215	Zhorów	219
Drohobycz	263	Lnzan	283	Rzeszów	195	Złoczów	215
Dzuryn	267	Maxymówka	232	Rzochów	189	Zuczka	292
Gródek	196	Medyka	191	Sądowa-Wisznia	192		

Für den Verkehr nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze nm 5 Pfge. für 100 kg, für den Verkehr nach Dresden-Elbkai erhöhen sich dieselben nm 36 Pfge. für 100 kg.

In den Frachtsätzen für Aussig-Landungsplatz, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten. Dieselbe beträgt im Verkehre mit Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nnd Schönpriesen-Umschlag 5 Pfge., im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz 10 Pfge. für 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehnngsweise Ronte) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	nnd gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
264	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltnngen	Znckcr aller Art	Brody (Bhf.) trs. für Sendnngen von Ozerjany nnd darüber hinaus gelegenen russ. Stationen	Laube, Tetschen/Bodenbach-Laudungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Südwestrnssland vom 1. October 1894	Pfennige 303	155*)	148	Im Kartirnngswege		
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen von a) Woloczysk					334	238*)	96			
				b) Proskurów nnd darüber hinans gelegenen russ. Stationen					334	166*)	168			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					336	276*)	90			
				Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russ. Stationen	Schönpriesen-Umschlag				298	150*)	148			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendnngen von a) Woloczysk					329	233*)	96			
				b) Proskurów und darüber hinaus gelegenen rnss. Stationen					329	161*)	168			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					361	271*)	90			
				Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Ozerjany nnd darüber hinans gelegenen russ. Stationen	Dresden-Elbkai				332	184	148			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen von a) Woloczysk					363	267	96			
				b) Proskurów und darüber hinans gelegenen russ. Stationen					363	195	168			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					395	305	90			
265	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** als betriebführende Verwaltungen der Localbahnen Deutschbrod-Humpoletz, Melnik-Niseno, Gross-Priesen Wernstadt—Auscha, der Reichenau a. K.-Solnitzer Localbahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Viehsalz, denaturirt (zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Im Localverkehre, sowie im directen Verkehre von und nach Stationen der im Verordnungsblatte vom 23. December 1899, Nr. 146, fortlaufende Nummer 3290, angeführten Bahnen		bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonst allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Verbandstarife ad a) die Frachtsätze der Classe a ad b) „ „ a ad c) „ „ des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

Fortlaufende Nummer	1	266	267
Die Publication erfolgt von der	2	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der	3	betheiligten Bahnen	Böhmischen Commercialbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohlen, mineralische; Gaskohlen; Kohlen, mineralische und Kokes	Zeitungspackete als Gepäck
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Kralup; Kralup; Mirošchan; Kralup; Prag B.N.B. und vice versa	Prag Oe.N.W.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6	Lieben Oe.N.W.B. und vice versa	H o r i č
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufrechthaltung der Bestimmungen der citirten Tarife. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht; bei Kokes mindestens für 10.000 kg, bei Kohlen mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Packete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Adressaten für die Folgen, welche aus der Nichtbeachtung der Bestimmungen über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen. Unterlassung der Declaration des Interesses an der Lieferung
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife der betheiligten Bahnen	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Kronen per 10.000 kg: 22·4; 51·2; (Kartirungssatz) 32·0	(Kartirungssatz) 32·0
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	19·2; 32·0; 65·0; 28·0	23·2
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	3·2; 19·2; 4·0	8·8
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege; Im Rückvergütungswege	Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnl. Eilgüter, bezw. die auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898 unter A—II a) 4 sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bestimmungen entsprochen wird
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1901 bei der Oesterr. Nordwestbahn	Im Kartirungswege
Besondere Bemerkungen	14	Der ermässigte Frachtsatz kann nur beansprucht werden für Sendungen, welche frachtbriefmässig für ein Etablissement bestimmt sind, welches mit Lieben Oe.N.W.B. mittelst Industriegeleises in directer Schienenverbindung steht	Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Gebühren um 50 Percent. Geringste Gebühr bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller per Sendung, Personenzügen 40 „ „ „ exclusive der Stempelgebühr von 10 Hellern per Expedition

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
268	**Südbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien in vollen Wagenladungen	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) bis Graz S.B., dann von St. Lorenzen und Reifnigg-Fresen	Mureck	Sendungen müssen an den Bezirksausschuss in Mureck adressirt sein und beim Bau der neuen Brücke über die Mur bei Mureck Verwendung finden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimal-Einheitssatze von 0·26 Hellern per 100 kg und 1 km, bezw. einem Minimal-Frachtsatze von 8 Hellern per 100 kg bei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen, und zwar gesondert ermittelt für den Durchlauf bis Spielfeld und jenen ab Spielfeld bis Mureck	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Mureck lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
269	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Rinde des Ausnahmetarifes C/a und C/b des Ungarisch-Deutschen Holz- und Borkeverkehres	Eperjes Garadna	Demmin (k. Eisenbahn-Direction Stettin)	Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Holz und Rinde des Ungarisch-Deutschen Holz- und Borkeverkehres	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Variirt	Ausn.-Tarif C/a C/b Pfennig 240 247 264 271		Im Kartirungswege		
270	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnen	Zucker	**Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.** Die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 auf Seite 260 im Ausnahmetarif Nr. 3 (Zucker aller Art) für Adlerkosteletz, Časlau, Daudlob, Dobrowitz, Jiřitz (Ladestelle), Měšic, Neratovic, Neubydžow, Peček, Rositz, Slatinau, Taxis-Dobrovic und Wikawa enthaltenen Frachtsätze finden ab 15. Februar 1900 nur für Plé- und Raffinadezucker Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
271	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Alkohol (Spiritus, Weingeist)	Berlin (Anh., Dresdn., Görl. und Schles. Bhf.)	Triest und Finme	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Güntertarif, Theil II, für den Triest-Finme-Nordeutschen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif Nr. 17)	403	365	38	Im Kartirungswege		
				Breslau (O.S. und Märk.-Freib. Bhf.)					320	277	43			
				Frankfurt a. O.					386	343	43			
				Kandrzin					292	249	43			
				Lissa i. Pr.					351	308	43			
				Münsterberg					302	259	43			
				Posen					374	331	43			
				Stettin					429	386	43			
				Swinemünde					460	417	43			
				Tempelhof (Rhhf.)					401	364	37			
72	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohle mineralische	Hrastnigg	Pola	Die Sendungen müssen entweder für Zwecke der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des k. u. k. See-Arsenals in Pola bestimmt sein oder an das Municipium adressirt sein und beim Betriebe städtischer Anstalten Verwendung finden. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	88	79	9	Im Kartirungswege		
				Trifail					86	78	8			
				Sagor					86	78	8			
									Heller	Heller	Heller			
	betheiligten Verwaltungen		Szabolcs und Bánya (Grube)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen für Zwecke der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des k. u. k. See-Arsenals in Pola bestimmt sein. Die Aufgabe der Sendungen hat auf Grund der Bestimmungen des für die ungar. Eisenbahnen giltigen Militärtarifes, Abschnitt II, al. 1 oder 2, mittelst von der aufgebenden Militärbehörde entsprechend ausgefertigter Frachtbriefe zu erfolgen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die einschlägigen Bestimmungen der Anf- und Abgabsbahn					208 Heller incl. ungar. Steuer	169 Heller incl. ungar. Steuer	39 Heller					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
273	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen, roh, Eisenflossen, Eisenluppen, Eisenplatinen, Spiegelflossen, Rohstahleisen, Ingots, Zaggeln, roh und vorgewalzt	Eberstein	Pontebba transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen, internationalen Frachtbriefen nach den unten bezeichneten italienischen Bestimmungsstationen auf Grund der Vorschriften für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen. Die Frachtsätze ad a) gelten im Verkehre mit der italienischen Bestimmungsstatiou Lecco jene ad b) „ „ „ „ „ „ S. Giovenni Valdarno und jene ad c) „ „ „ „ „ „ Udine	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs 0·90	a) 0·45 b) 0·52 c) 0·43	0·45 0·38 0·47	Kartirung		
				Feldkirchen					0·81	a) 0·45 b) 0·52 c) 0·43	0·36 0·29 0·38			
				Hieflau						b) 0·99 c) 0·90				
				Leoben k.k.St B.					1·25	b) 0·89 c) 0·79	0·36 0·46			
				Leoben S.B.					1·33	b) 0·97 c) 0·87	0·36 0·46			
				Mösel					0·90	a) 0·49 b) 0·56 c) 0·47	0·41 0·34 0·43			
				Treibach-Altbofen					0·90	a) 0·45 b) 0·52 c) 0·43	0·45 0·38 0·47			
				Zeltweg					1·08	a) 0·69 b) 0·76 c) 0·66	0 39 0·32 0·42			
			Eisen, alt, gebrochen, Eisenabfälle, Eisenfeile, Eisenspäne, Drehspäne von Eisen und Stahl, zerstückelte Eisenbahn- und Grubenschienen	Eberstein	Pontebba transit					a) 0·45 b) 0·43 c) 0·43					
				Feldkirchen						a) 0·45 b) 0·43 c) 0·43				
				Hieflau						b) 0·90 c) 0·90				
				Leoben k.k.St.B.					1·32	b) 0·79 c) 0·79	0·53 0·53			
				Leoben S.B.					1·39	b) 0·87 c) 0·87	0·52 0·52			
				Mösel						a) 0·49 b) 0 46 c) 0·47				
				Treibach-Altbofen					1·00	a) 0·45 b) 0·43 c) 0·43	0·55 0·57 0·57			
				Zeltweg						a) 0·69 b) 0 66 c) 0·66				
				Hieflau	Peri transit					a) 1·49				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
274	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Blau- und Grünöl, Mineralbeer und mineralische Schmieröle,	Triest	Bregenz trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenztarifes mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen (exclusive Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen) zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenztarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	Ctms. 193	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Buchs trs.					193				
					St. Margrethen trs.					206				
				Finme	Bregenz trs.					235				
					Buchs trs.					235				
					St. Margrethen trs.					248				
275	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile aus Eisen, Gusseisen oder Stahl, auch mit anderem Materiale verbunden, ferner eiserne Kessel (maschinelle Einrichtungsgegenstände für Zuckerfabriken)	Biansko	Peri transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen, welche nach italienischen Bestimmungsstationen lauten, zur Beförderung kommen. Bei Sendungen nach italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia ist im Frachtbriefe die Instradirung via Wien S.B.—Leoben—Villach—Franzensfeste—Peri, bei Sendungen nach den übrigen italienischen Stationen ist im Frachtbriefe die Instradirung via Wien S.B.—Leoben—Pontebba vorzuschreiben. Für die Beförderung der Sendungen sind die Bestimmungen der einschlägigen Localtarife giltig. Das Anfladen hat durch die Partei zu erfolgen.	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs 4·03	Variabel	Kartirung		
					Pontebba transit					3·33				

Fortlaufende Nummer	276	277	278
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt von der			
und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Frachtgüter aller Art in jeder Menge (mit Ausnahme der sperrigen und der des Ausnahmetarifes I, sowie solcher, bei denen das Gewicht einzelner Colli mehr als 8000 kg beträgt)	Abfälle von Papier, in fester Verschnürung oder verpackt	Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ustron	Floridsdorf Wien Nordbahnhof	Pohrlitz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Skotschau und in nördlicher Richtung darüber hinaus gelegenen Stationen	Wigstadtl	Mödritz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 250 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch die Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	195 Heller, 198 Heller	33 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	124 Heller, 126 Heller	28 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6 Heller	71 Heller, 72 Heller	5 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kattirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Für die Güter ab Ustron auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Anfnahmsbescheinigungen und für die Güter nach Ustron auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Besondere Bemerkungen	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird nicht vergütet, wenn nicht sowohl bezüglich der Hauptbahnstrecken, als auch der Localbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die vollen ungekürzten Frachtsätze der nebenbezeichneten Localgütertarife Anwendung gefunden haben. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
279	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Localbahn Borki wielkie-Grzymałow	Weizen und Roggen der Pos. G–9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Grzymałow	Tarnopol	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	44 Heller	34 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate	Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung findet die im vorliegenden Verordnungs-Blatte unter Post Nr. 205 und 216 publicirte Refactie keine Anwendung
			Mahlprodncte nnd Mehl der Pos. M–4											
				Podwołoczyska	Grzymałow				Heller 68	Heller 44	Heller 24		Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe welche längstens bis Ende März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind	
				Bogdanówka-Kamionka					62	39	23			
				Maxymówka					56	34	22			
				Tarnopol					56	34	22			
				Jezierna					68	44	24			

Die für Weizen und Roggen eingeräumte Frachtbegünstigung findet Anwendung auf Sendungen, welche an ein im Bestellrayon der Station Grzymałów gelegenes Mühlenetablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlenetablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird. Der Bestimmungsstation steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlenetablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

280	**Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Papier der Classe A der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth B	B.-Kamnitz	Prag B N.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Localgütertarif, Theil II, der Böhm. Nordbahn, bezw. Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Heller 126	Heller 116	Heller 10	Im Kartirungswege		
					Prag Oe.N.W.B. und St.E.G.				131	122	9			
281	**Oesterr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Güter des Specialtarifes 1	Korneuburg und umgekehrt	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Die für Güter des Specialtarifes 1 bestehenden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Verschieden	*)	Verschieden	Im Kartirungswege		

*) Die für Wien Oe.N.W.B. bestehenden Frachtsätze des Specialtarifes 1, gekürzt um 8 Heller per 100 kg, werden insolange berechnet, als auch die für Korneuburg bestehenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 nicht niedriger stellen.

282 **Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**

Frachtermässigung für Düngemitteltransporte.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 101 ex 1898, Post 1805, für die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft kundgemachten Frachtermässigungen für Düngemitteltransporte bleiben bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 in Giltigkeit.

Druck von Otto Maass Sohne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4. **Wien, 11. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kaiserliche Verordnung vom 29. December 1899,*) betreffend die Regelung des gegenseitigen Verhältnisses der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einerseits und der Länder der ungarischen Krone andererseits in Ansehung der Stempel- und unmittelbaren Gebühren, des Verbrauchsstempels und der Taxen.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Das nachfolgende, zwischen dem Finanzminister der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einerseits und dem Finanzminister der Länder der ungarischen Krone andererseits zu $\frac{\text{Wien}}{\text{Budapest}}$ am 26. December 1896 abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Stempel- und unmittelbaren Gebühren, den Verbrauchsstempel und die Taxen, wird mit der durch den gleichfalls angeschlossenen Nachtrag de dato $\frac{\text{Wien}}{\text{Budapest}}$ am 20. April 1898 vereinbarten Abänderung genehmigt. (Anlage 1 und 2.)

Artikel II.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche mit 1. Jänner 1900 in Wirksamkeit tritt, ist Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 29. December 1899.

Franz Joseph m. p.

Wittek m. p. **Welsersheimb** m. p. **Chlędowski** m. p.
Blumfeld m. p. **Stummer** m. p. **Jorkasch** m. p.
Stibral m. p. **Schrott** m. p. **Bernd** m. p.

*) Enthalten in dem am 31. December 1899 ausgegebenen CXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 268.

Anlage 1.

Uebereinkommen zwischen dem Finanzminister der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einerseits und dem Finanzminister der Länder der ungarischen Krone andererseits, betreffend die Stempel- und unmittelbaren Gebühren, den Verbrauchsstempel und die Taxen.

I. ABSCHNITT.

Ueber die Gebühren von Rechtsgeschäften, Urkunden, Schriften und Amtshandlungen.

1. Capitel.

Bestimmung des Staatsgebietes, welchem die Gebühr zuzukommen hat.

Rechtsurkunden, Rechtsgeschäfte, Behelfe.

§ 1.

Rechtsurkunden, Rechtsgeschäfte und Behelfe sind in der Regel (§§ 4, 16 und 17) dort zu vergebühren, wo der Umstand zuerst eingetreten ist, welcher die Gebührenpflicht oder die Verbindlichkeit zur Entrichtung einer höheren Gebühr begründet.

§ 2.

Demgemäss ist für Rechtsurkunden und Behelfe, bei welchen die Gebühr mittelst Stempelmarken oder vor Ausfertigung der Urkunde unmittelbar entrichtet wird, die schon bei der Ausfertigung fällige Gebühr dort zu entrichten, wo die Urkunde oder der Behelf ausgestellt wird.

Ist die Urkunde oder der Behelf von verschiedenen Personen an verschiedenen Orten unterschrieben worden, so gilt als Ausstellungsort jener Ort, wo zuerst ein stempelpflichtiger Aussteller die Urkunde oder den Behelf unterschrieben hat, und zwar auch dann, wenn eine Ratification oder ein Consens vorbehalten wurde.

§ 3.

Rechtsurkunden und Rechtsgeschäfte, welche der amtlichen Gebührenbemessung unterliegen, sind dort zu vergebühren, wo das Rechtsgeschäft abgeschlossen wurde.

Setzt der urkundliche Abschluss des Geschäftes die Unterschrift mehrerer Contrahenten voraus und wird die Unterschrift der letzteren an verschiedenen Orten beigesetzt, so hat die Bemessung und Einzahlung der Gebühr dort stattzufinden, wo die letzte für den Geschäftsabschluss nothwendige Unterschrift eines Ausstellers beigesetzt wurde.

Ist in einer solchen Urkunde eine Ratification oder ein Consens ausdrücklich vorbehalten oder wegen Abgang der persönlichen Fähigkeit eines Contrahenten zur selbstständigen Abschliessung des Geschäftes erforderlich, so hat die Bemessung und Einzahlung der Gebühr in dem Gebiete, wo die Ratification oder der Consens ertheilt wurde, zu erfolgen.

Ist jedoch hinsichtlich eines Rechtsgeschäftes die Ratification eines k. und k. gemeinsamen Ministeriums vorbehalten, so hat die Gebühr jenem Staatsgebiete zuzukommen, in welchem die Rechtsurkunde im Sinne der vorstehenden Absätze 1 und 2 dieses Paragraphen errichtet worden ist.

§ 4.

Von den in den §§ 1 bis 3 enthaltenen Regeln treten folgende Ausnahmen ein:

a) Die Gebühr von einer Empfangsbestätigung über Geldbeträge, welche bei einer Staats-, Gemeinde- oder anderen öffentlichen Casse mit Einschluss der Cassen des k. und k. Heeres und der Kriegsmarine ausbezahlt werden, ist in der Regel an jenes Staatsgebiet zu entrichten, in welchem diese Casse gelegen ist; dagegen sind die Gebühren für Empfangsbestätigungen über Geldbeträge, welche bei Cassen k. und k. gemeinsamer Ministerien (gemeinsame Centralcasse, Zahlamt des Ministeriums des Aeussern, Zahlamt des gemeinsamen Kriegsministeriums, Marinezahlamt, Verlagscasse des gemeinsamen obersten Rechnungshofes) ausbezahlt werden, nach den in den §§ 1—3 enthaltenen Regeln zu entrichten;

b) die Percentualgebühr für die mit oder ohne Ausfertigung einer Urkunde erfolgende Uebertragung des Eigenthumes, der Dienstbarkeit des Fruchtgenusses oder des Gebrauches einer unbeweglichen, innerhalb eines der beiden Staatsgebiete gelegenen Sache ist in jenem Staatsgebiete zu bemessen und zu entrichten, in welchem die unbewegliche Sache gelegen ist.

Bei Uebertragungen von unbeweglichen Sachen durch Tausch kommt jedem Staatsgebiete die Gebühr vom vollen Werthe der in seinem Gebiete gelegenen unbeweglichen Sache zu;

c) die Gebühren für die Aufnahme von Personen und Frachten durch Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen sind, ohne Rücksicht auf die Reisestrecke, worauf sie sich beziehen, an jenes Staatsgebiet zu entrichten, in welchem die Ausgabe oder Ausfertigung der Personen- und Frachtkarten erfolgt, oder falls eine Ausgabe oder Ausfertigung dieser Karten nicht stattfindet, wo die Aufnahme der Personen oder Frachten geschieht;

d) die kraft besonderer gesetzlicher Anordnungen von gesellschaftlichen Versorgungsanstalten und Versicherungsanstalten unmittelbar abzuführenden Gebühren sind an jenes Staatsgebiet zu entrichten, in welchem sich der Sitz der Anstalt oder Gesellschaft befindet; falls jedoch die Anstalt oder Gesellschaft eine Filiale oder Agentie in dem anderen Staatsgebiete besitzt, sind die Gebühren von den durch die Filiale oder Agentie abgeschlossenen oder vermittelten Geschäften ohne Rücksicht darauf, ob die Filiale oder Agentie selbstständig zur endgiltigen Abschliessung von Geschäften berechtigt ist oder nicht, an jenes Staatsgebiet, in welchem die Filiale oder Agentie ihren Sitz hat, und nach Massgabe der in dem letzteren Staatsgebiete geltenden Gesetze nachzuweisen und zu entrichten.

Pensions- und Provisionsinstitute (Versorgungsanstalten) für Angestellte von Gesellschaften und Anstalten, welche statutenmässig ihren Sitz nicht ausschliesslich in einem der beiden Staatsgebiete, sondern in beiden zugleich haben, ferner von Verkehrsunternehmungen, deren Verkehrsbetrieb sich auf beide Staatsgebiete erstreckt, haben die vor-

erwähnten Gebühren für die in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern wohnhaften Theilnehmer an den k. k. Staatsschatz nach den in diesem Staatsgebiete geltenden Gesetzen, für die in den Ländern der ungarischen Krone wohnhaften Theilnehmer aber an den königl. ungar. Staatsschatz nach den in letzterem Staatsgebiete geltenden Gesetzen nachzuweisen und abzuführen. Bezüglich jener Theilnehmer, welche ausserhalb der beiden Staatsgebiete wohnhaft sind, haben diese Gebühren jenem Staatsgebiete, in welchem der finanzielle Dienst des Institutes stattfindet, zuzukommen;

e) alle anderen kraft besonderer gesetzlicher Anordnungen unmittelbar abzuführenden Gebühren sind in jenem Staatsgebiete nachzuweisen und zu entrichten, in welchem sich der Wohnsitz der gebührenpflichtigen Personen befindet.

Bei Gesellschaften, Vereinen, Corporationen und Anstalten gilt der Sitz derselben als Wohnsitz. Besitzt jedoch eine in einem der beiden Staatsgebiete errichtete Actiengesellschaft (Commanditgesellschaft auf Actien) oder Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaft im anderen Staatsgebiete eine Zweigniederlassung, so sind die bezüglich des unmittelbaren Geschäftsbetriebes dieser Zweigniederlassungen kraft besonderer gesetzlicher Anordnung unmittelbar abzuführenden Gebühren an jenes Staatsgebiet, in welchem die Zweigniederlassung ihren Sitz hat, und nach Massgabe der in dem letzteren Staatsgebiete geltenden Gesetze nachzuweisen und zu entrichten.

Wenn eine Actiengesellschaft (Commanditgesellschaft auf Actien) in dem einen Staatsgebiete mit dem Zwecke errichtet wird, ihren unmittelbaren Geschäftsbetrieb ausschliesslich im anderen Staatsgebiete auszuüben, so hat dieselbe auch die Couponsstempelgebühren in letzterem Staatsgebiete nach den daselbst geltenden Gesetzen nachzuweisen und abzuführen.

Vermögensübertragungen auf den Todesfall.

§ 5.

Bezüglich der Gebühr für Vermögensübertragungen auf den Todesfall wird bestimmt:

a) Die Gebühr für solche Uebertragungen ist, insoweit sie sich auf das Eigenthum, den Fruchtgenuss oder Gebrauch unbeweglicher Sachen, dann solcher beweglicher Sachen, welche unter dem Fideicommiss- oder Lehensbande stehen, oder aus einem anderen Grunde wegen ihrer Widmung für einen bestimmten Zweck sich unter öffentlicher Verwaltung oder Ueberwachung befinden, bezieht, in jenem Staatgebiete zu bemessen und zu berichtigen, in welchem sich die unbeweglichen Sachen befinden, beziehungsweise in welchem die zur Verwaltung und Ueberwachung der erwähnten beweglichen Sachen berufene Behörde ihren Sitz hat;

b) die Gebühr für den übrigen beweglichen Nachlass hat jenem Staatsgebiete zuzufallen, welchem der Erblasser als Staatsbürger angehört. Falls aber der Erblasser in beiden Staatsgebieten die Staatsbürgerschaft besitzt, ist jenes Staatsgebiet bezugsberechtigt, in welchem sich der Geburtsort des Erblassers befindet, oder wenn der letztere im Anslande geboren ist, in welchem er gestorben ist. Befände sich aber auch der Sterbeort im Auslande, so hat jedem Staatsgebiete die Gebühr von der Hälfte des freien beweglichen Nachlasses zuzukommen.

Diese Bestimmungen gelten auch bezüglich der der Armee angehörigen Erblasser.

§ 6.

Bezüglich der Nachlassschulden bei in beiden Staatsgebieten vertheilten Verlassenschaften gelten folgende Grundsätze:

a) Schulden, welche auf einem bestimmten Nachlassobjecte dergestalt ausschliesslich haften, dass der übrige Nachlass hiefür nicht in Anspruch genommen werden kann, sind bei Bemessung der Gebühr nur bei jenem Theil des Nachlasses zu berücksichtigen, zu welchem das belastete Object gehört;

b) Schulden, für welche die ganze Verlassenschaft haftet, mögen dieselben auf einzelnen Nachlassobjecten versichert sein oder nicht, sind zunächst vom beweglichen Nachlassvermögen in Abzug zu bringen. Wenn jedem der beiden Staatsgebiete von diesem beweglichen Vermögen eine Gebühr zuzukommen hat (§ 5) und die Passiven das bewegliche Vermögen nicht erschöpfen, so hat die Vertheilung der Schulden nach dem Verhältnisse der beiden Antheile am beweglichen Nachlasse zu erfolgen;

c) reicht der für die Passiven verhaftete bewegliche Nachlass zu deren Deckung nicht aus, so ist der unbedeckte Theil derselben auf dem Immobiliarnachlass zu repartiren, und zwar nach dem unter b) angegebenen Massstabe;

d) bei der im Sinne der vorstehenden Absätze b) und c) vorzunehmenden Repartirung sind jedoch die Theilmassen nur mit jenem Betrage in Rechnung zu nehmen, welcher sich nach Abzug der auf jeder dieser Theilmassen im Sinne des Absatzes a) ausschliesslich haftenden Specialschulden, insoweit diesen vor den allgemeinen Schulden ein Vorzugsrecht zukommt, ergibt.

§ 7.

Bei Vermögensübertragungen unter Lebenden, welche nach dem Gesetze derselben Gebühr unterliegen wie die Uebertragungen auf den Todesfall (zum Beispiel gewisse Gutsabtretungen der Eltern an ihre Kinder, urkundliche Bestellungen von Heiratsgütern und Ausstattungen), haben bezüglich der Frage, welchem Staatsgebiete die Stempel- und unmittelbaren Gebühren zuzukommen haben, die in den §§ 1 bis 4 enthaltenen Vorschriften zu gelten.

Gebührenequivalent.

§ 8.

Das Gebührenequivalent vom beweglichen Vermögen ist an jenes Staatsgebiet zu entrichten, in welchem die gebührenpflichtige Person ihren Wohnsitz hat. Bei Gesellschaften, Vereinen, Corporationen und Anstalten gilt der Sitz derselben als Wohnsitz. Das Gebührenequivalent vom unbeweglichen Vermögen ist an jenes Staatsgebiet zu entrichten, in welchem die betreffende Realität gelegen ist.

Eingaben, Beilagen, Rubriksabschriften.

§ 9.

Die Gebühr für Eingaben, Beilagen und Rubriksabschriften hat in der Regel jenem Staatsgebiete zuzukommen, in welchem die Ueberreichung derselben zuerst stattgefunden hat.

Dies gilt auch dann, wenn die Eingabe, Beilage oder Rubriksabschrift von der Behörde, wo die Ueberreichung stattfand, an eine Person, Behörde oder Anstalt des anderen Staatsgebietes einbegleitet oder übersendet wird, insofern nach den bestehenden Vorschriften eine solche mittelbare Ueberreichung statt der unmittelbaren stattfindet.

§ 10.

Zu den stempelpflichtigen Eingaben, an Se. Majestät und an k. und k. gemeinsame Behörden (gemeinsame Ministerien, gemeinsamer oberster Rechnungshof, Militärbehörden, Consulate, Missionen und sonstige gemeinsame Anstalten), und zu den Beilagen und Rubriksabschriften dieser Eingaben ist der Stempel jenes Staatsgebietes zu verwenden, in welchem sich der Gesuchsteller befindet.

§ 11.

Insofern eine Eingabe zugleich der Gebühr als Rechtsurkunde unterliegt, finden die in den §§ 1 bis 4 enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Es ist jedoch hiebei so vorzugehen, als ob die Unterfertigung solcher als Rechtsurkunden zu behandelnden Eingaben, insoweit sie unter § 9 fallen, an dem Orte, wo sie überreicht wurden, sofern sie aber zu den im § 10 erwähnten Eingaben gehören, an dem Orte, in welchem sich der Gesuchsteller befindet, stattgefunden hätte.

Die Eintragungsgebühr.

§ 12.

Die Eintragungsgebühr ist an jenes Staatsgebiet zu entrichten, wo das öffentliche Buch geführt wird, in welches die Eintragung stattzufinden hat.

Die Befreiung von der Gebühr für die Eintragung eines und desselben, wenngleich theilweise erloschenen Rechtes auf mehreren unbeweglichen Sachen, die Uebertragung desselben von einer unbeweglichen Sache auf eine andere desselben Eigenthümers, endlich die Vertheilung der Haftung für das auf mehreren unbeweglichen Sachen eingetragene Recht auf die einzelnen Sachen (Aufhebung der Simultanhaftung) wird auf den Fall beschränkt, wenn die verschiedenen verpfändeten Objecte in einem und demselben Staatsgebiete liegen.

Amtliche Ausfertigungen.

§ 13.

Die Gebühr für amtliche Ausfertigungen (Abschriften, Vidimirungen, Heimatscheine, Reiseurkunden, Protokolle, Urtheile, Befähigungsdecrete, Duplicate, Auszüge aus den öffentlichen Büchern, Zeugnisse und andere amtliche Ausfertigungen) hat in der Regel (§§ 14 und 15) jenem Staatsgebiete zuzukommen, in welchem die Ausfertigung stattgefunden hat.

§ 14.

Unterliegt eine amtliche Ausfertigung zugleich der Gebühr als Rechtsurkunde, so gelten die in den §§ 1 bis 4 enthaltenen Bestimmungen.

§ 15.

Wenn jedoch in einem Urtheile das Eigenthum, der Fruchtgenuss oder Gebrauch einer unbeweglichen Sache zuerkannt wird, so hat, insofern das Urtheil der allgemeinen Gebühr für Immobiliarübertragungen unterliegt, diese Gebühr jedenfalls jenem Staatsgebiete zuzukommen, in welchem die unbewegliche Sache gelegen ist.

Handels- und Gewerbebücher.

§ 16.

Handels- und Gewerbebücher und die denselben gleichzuhaltenden Aufzeichnungen sind in jenem Staatsgebiete zu vergebühren, in welchem sie geführt werden.

Königlich ungarisches Ministerium am Allerhöchsten Hoflager.

§ 17.

Die Gebühren von Empfangsbestätigungen über die Bezüge von Beamten und Angestellten am königlich ungarischen Ministerium am Allerhöchsten Hoflager, von Eingaben an dieses Ministerium und von Beilagen und Rubriksabschriften solcher Eingaben, endlich von amtlichen Ausfertigungen dieses Ministeriums kommen dem ungarischen Staatsgebiete zu.

Gemeinsame Anstalten und Gesellschaften.

§ 18.

Rücksichtlich jener Anstalten und Gesellschaften, welche statutenmässig ihren Sitz nicht ausschliesslich in einem der beiden Staatsgebiete, sondern in beiden zugleich haben, gilt der Grundsatz, dass die kraft besonderer gesetzlicher Anordnungen unmittelbar zu entrichtenden Gebühren, ferner das Gebührenequivalent vom beweglichen Vermögen beiden Staatsgebieten nach einem von beiden Finanzverwaltungen von Fall zu Fall zu vereinbarenden und im Verordnungswege festzustellenden Theilungsschlüssel zuzukommen haben.

Auch wird den beiden Finanzverwaltungen vorbehalten, für den Fall, als bei Verkehrsunternehmungen, deren Verkehrsbetrieb sich auf beide Staatsgebiete erstreckt, in Bezug auf die Organisation grundsätzliche Aenderungen eintreten sollten, insbesondere im Falle der Einführung einer getrennten Vermögensverwaltung, besondere Vereinbarungen in Ansehung der Entrichtung der im ersten Absatze erwähnten Gebühren zu treffen und im Verordnungswege die erforderlichen Verfügungen zu erlassen.

2. Capitel.

Ueber die Ermittlung und Berichtigung der Stempel und unmittelbaren Gebühren, dann über die Anzeige der gebührenpflichtigen Urkunden und Amtshandlungen.

Von der Stempelgebühr.

§ 19.

Für jedes der beiden Staatsgebiete werden besondere Stempelzeichen (Marken, Blankette) bestehen, welche, sofern dieses Uebereinkommen nicht Abweichendes festsetzt, nur innerhalb des betreffenden Gebietes verwendet werden dürfen. Es werden deshalb in der Regel zu den stempelpflichtigen Urkunden und Schriften ausschliesslich die Stempelzeichen jenes Staatsgebietes zu verwenden sein, welchem nach dem ersten Capitel die Stempelgebühr zuzukommen hat. Die auf solchen Urkunden und Schriften verwendeten Stempelzeichen des anderen Staatsgebietes werden als nicht vorhanden betrachtet werden.

Von der unmittelbar zu entrichtenden Gebühr.

§ 20.

Rechtsgeschäfte, welche die Uebertragung des Eigenthums, des Fruchtgenusses oder des Gebrauches von verschiedenen in beiden Ländergebieten gelegenen unbeweglichen Sachen enthalten, sind innerhalb der gesetzlichen Frist bei jenem zur Gebührenbemessung bestimmten Amte, in dessen Grund- oder Gebäudesteuercataster eine der übertragenen unbeweglichen Sachen vorgeschrieben ist, oder (falls die Sache dieser Steuer nicht unterliegt) in dessen Bezirke das Gericht, welches die öffentlichen Bücher darüber führt, seinen Standort hat, oder endlich (falls die unbewegliche Sache weder im Cataster noch im öffentlichen Buch eingetragen ist) in dessen Bezirke die unbewegliche Sache liegt, auf die gesetzlich vorgeschriebene Art anzuzeigen.

§ 21.

Gerichtliche Erkenntnisse, welche der Immobiliarübertragungsgebühr unterliegen, sind, wenn die unbewegliche Sache ausserhalb des Staatsgebietes, in welchem das Gericht seinen Sitz hat, gelegen ist, ebenfalls dem nach § 20 zuständigen Bemessungsamte mitzutheilen.

§ 22.

Bei Verlassenschaften, von welchen die Gebühren beiden Staatsgebieten zuzukommen haben, sind für die zuständigen Bemessungsbehörden jedes Staatsgebietes abgesonderte Nachlassausweise einzubringen.

Jeder dieser Nachlassausweise hat die gesammte Verlassenschaft, welche in dem einen oder anderen Staatsgebiete gebührenpflichtig ist, zu umfassen, jedoch zugleich darzustellen, welcher Antheil an den Activen und Passiven auf das eine und auf das andere Staatsgebiet entfällt.

§ 23.

Die Ueberreichung dieser Nachlassausweise hat, wenn eine gerichtliche Abhandlung des betreffenden Theiles des Nachlasses stattfindet, bei dem Bemessungsamte, in dessen Bezirke das Abhandlungsgericht seinen Sitz hat, zu erfolgen.

§ 24.

Ausser diesem Falle ist der Nachlassausweis bezüglich des in dem Staatsgebiete, welchem der Erblasser ausschliesslich als Staatsbürger angehört, gelegenen unbeweglichen Vermögens, dann des daselbst befindlichen gebundenen beweglichen Vermögens (§ 6 a), endlich des freien beweglichen Vermögens (§ 5 b) bei dem Bemessungsamte zu überreichen, in dessen Sprengel der Erblasser zuletzt seinen Wohnsitz hatte, wenn dieser Wohnsitz sich im Staatsgebiete befand, welchem die Gebühr zuzukommen hat. Ist letzteres nicht der Fall, so ist der Nachlassausweis über das bezeichnete Vermögen bei jenem Bemessungsamte einzubringen, bei welchem nach § 20 ein Rechtsgeschäft über die unbewegliche Sache anzuzeigen wäre oder in dessen Bezirke das gebundene bewegliche Vermögen (§ 5 a) verwaltet wird. Wären hienach mehrere Bemessungsämter zuständig, so hat der Gebührenpflichtige die Wahl, bei welchem dieser zuständigen Bemessungsämter er unter Verständigung der übrigen den Nachweis einbringen will.

Befinden sich im Nachlasse weder unbewegliche noch gebundene bewegliche Sachen und hatte der Erblasser seinen Wohnsitz ausserhalb des Staatsgebietes, welchem die Gebühr zuzukommen hat, so ist der Nachlassausweis, wenn die Gebühr den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern zuzukommen hat, bei dem Central-Tax- und Gebührenbemessungsamte in Wien, wenn aber die Gebühr den Ländern der ungarischen Krone zusteht, bei dem Central-Tax- und Gebührenbemessungsamte in Budapest zu überreichen.

§ 25.

Bezüglich des nicht in dem Staatsgebiete, welchem der Erblasser ausschliesslich angehörte, gelegenen gebührenpflichtigen unbeweglichen und gebundenen beweglichen Vermögens (§ 5 a) ist der Nachlassausweis bei jenem Bemessungsamte einzubringen, bei welchem nach § 20 ein Rechtsgeschäft über die unbeweglichen Sachen anzuzeigen gewesen wäre oder in dessen Bezirke das gebundene bewegliche Vermögen verwaltet wird. Wären hienach mehrere Bemessungsämter zuständig, so hat der Gebührenpflichtige die Wahl, bei welchem dieser zuständigen Bemessungsämter er unter Verständigung der übrigen den Nachlassausweis einbringen will.

§ 26.

Die Gebühren für die Erwerbung unbeweglicher Sachen durch Privat-Eisenbahnunternehmungen sind, insoweit diese unbeweglichen Sachen nicht in jenem Staatsgebiete gelegen sind, in welchem die Direction der Unternehmung ihren Sitz hat, bei dem, von Fall zu Fall zu bestimmenden oder im Verordnungswege zu bezeichnenden Bemessungsamte des Staatsgebietes, in welchem die Sache gelegen ist, zu bemessen und zu berichtigen, und es ist daselbst auch die vorgeschriebene Anzeige zu erstatten.

3. Capitel.

Ueber die Wirkung einer in dem einen Staatsgebiete vorschriftsmässig geschehenen Vergebührung in dem anderen Staatsgebiete.

§ 27.

Rechtsurkunden, welche in dem einen Staatsgebiete errichtet wurden und von der Beschaffenheit sind, dass sie, wenn sie in dem anderen Staatsgebiete ausgestellt worden wären, ebendaselbst hätten vergebührt werden müssen (§§ 1 bis 3), sind in der Regel innerhalb vierzehn Tagen nach ihrer Uebertragung in dieses andere Staatsgebiet, oder auch vor Ablauf dieser Frist, ehe von denselben ein amtlicher Gebrauch gemacht oder eine durch die Urkunde übernommene Verbindlichkeit erfüllt oder auf Grund dieser Urkunde eine andere rechtsverbindliche Handlung vorgenommen wird, nach Massgabe der in diesem Staatsgebiete bestehenden Gesetze daselbst der Gebührenpflicht zu unterziehen.

Von Rechtsurkunden aber, welche nach den Gesetzen des Staatsgebietes, in welchem sie errichtet wurden, vorschriftsmässig vergebührt worden sind oder nach diesen Gesetzen die Gebührenbefreiung geniessen, ist im Falle ihrer Uebertragung in das andere Staatsgebiet, sofern sie daselbst nur einer festen Stempelgebühr unterliegen würden, dortselbst eine Gebühr nicht zu fordern.

Zu den Rechtsurkunden werden auch die in den §§ 11 und 14 erwähnten Schriften gerechnet.

Der Aussteller einer nach den Gesetzen des Ausstellungsortes vorschriftsmässig vergebührten oder gebührenfreien Rechtsurkunde kann als solcher im Falle der Uebetragung der Urkunde in das andere Staatsgebiet zur Zahlung der nach den Gesetzen dieses letzteren Staatsgebietes von dieser Urkund· entfallenden Gebühr nicht herangezogen werden.

§ 28.

Bei der nach dem vorstehenden Paragraphen vorzunehmenden Vergebührung ist jedoch von der nach den Landesgesetzen entfallenden Schuldigkeit jener Betrag in Abrechnung zu bringen, welcher in Gemässheit der §§ 1 bis 3 an die Finanzen jenes Staatsgebietes, in welchem die Urkunde errichtet wurde, erwiesenermassen mittelst Stempelzeichen oder unmittelbar vorschriftsmässig gezahlt wurde.

§ 29.

Wenn es sich um eine Rechtsurkunde handelt, für welche die Gebühr unmittelbar entrichtet werden kann und welche bereits vor dem im § 27 erwähnten Zeitpunkte bei einem Bemessungsamte des Staatsgebietes, in welchem sie errichtet wurde, zur Bemessung angemeldet worden ist, so steht der Partei in dem Falle, wenn bei der Nachtragsbemessung (§ 27) die in dem § 28 festgesetzte Bedingung der Einrechnung nicht vorhanden war und deshalb die volle Gebühr vorgeschrieben und eingehoben wurde, das Recht zu, nachträglich von der infolge des § 28 bemessenen Gebühr jenen Betrag abrechnen zu lassen und zurückzufordern, welchen sie später an das Staatsgebiet, wo die Urkunde ausgestellt wurde, an einfacher Gebühr berichtigt zu haben nachweist.

Eine solche Rückforderung ist jedoch nur innerhalb dreier Jahre nach erfolgter Zahlung der zu restituirenden Gebühr zulässig.

§ 30.

Bei Rechtsurkunden, von welchen die Gebühr mittelst Stempelmarken zu entrichten ist, wird die nach den §§ 27 und 28 vorzunehmende Vergebührung derart vorzunehmen sein, dass Stempelmarken in jenem Betrage, welcher der gesetzlichen Gebühr nach Abzug der vorschriftsmässig bei der Ausstellung verwendeten Stempelzeichen, beziehungsweise nach Abzug der vor Ausfertigung der Urkunde unmittelbar gezahlten Stempelgebühr entspricht, auf der Urkunde angebracht und von den hiezu berufenen Organen amtlich obliterirt werden.

§ 31.

Bei den der amtlichen Bemessung unterliegenden Rechtsurkunden ist die in den §§ 27 und 28 vorgeschriebene Vergebührung mittelst einer binnen 14 Tagen (§ 27) vorzunehmenden Anmeldung bei dem nach den allgemeinen Vorschriften competenten Bemessungsamte zu veranlassen.

§ 32.

Wird eine ausserhalb der beiden Staatsgebiete ausgestellte Rechtsurkunde durch eines der beiden Staatsgebiete in das andere eingebracht, so ist bei der im letzteren Gebiete vorzunehmenden Vergebührung jener Betrag in Abrechnung zu bringen, welcher in dem anderen Staatsgebiete erwiesenermassen mittelst Stempelzeichen oder unmittelbar bereits vorschriftsmässig gezahlt wurde.

§ 33.

Die Bestimmungen der §§ 27 bis 32 haben auf die im § 4, Absatz a), erwähnten Urkunden, ferner auf die im § 4 bezeichneten Rechtsurkunden, von welchen die Gebühren kraft besonderer gesetzlicher Anordnung unmittelbar zu entrichten sind, endlich auf die im § 17 erwähnten Empfangsbestätigungen keine Anwendung zu finden.

§ 34.

Die vorstehenden Bestimmungen der §§ 27 u. ff. haben auch auf die in dem einen Staatsgebiete ausgestellten und in das andere Staatsgebiet übertragenen Zeugnisse sinngemässe Anwendung zu finden.

Die in einem Staatsgebiete ausgestellten amtlichen Ausfertigungen unterliegen, wenn von denselben in dem anderen Staatsgebiete ein amtlicher Gebrauch gemacht wird, nur dem nach den Gesetzen des letzteren Staatsgebietes entfallenden Beilagenstempel, wobei der § 28 sinngemässe Anwendung zu finden hat.

§ 35.

Werden Handels- und Gewerbebücher von einem Staatsgebiete in das andere übertragen und dortselbst weitergeführt, so hat bei der im letzteren Gebiete vorzunehmenden Vergebührung eine Abrechnung jenes Betrages, welcher in dem anderen Staatsgebiete an Gebühr gezahlt wurde, nicht stattzufinden.

4. Capitel.

Gemeinsame Bestimmungen.

§ 36.

Die in einem der beiden Staatsgebiete bestimmten physischen oder juristischen Personen, welche diesem Staatsgebiete angehören, als Ausnahme vom Gesetze rechtsgiltig bereits zugestandenen oder künftig auf Grund einer Vereinbarung zwischen den beiden Staatsgebieten zuzugestehenden Begünstigungen in Ansehung der Stempel- und Gebührenvorschriften sollen, insoweit diese Begünstigungen nicht ausdrücklich an einen bestimmten Ort gebunden sind und sich nicht auf die Gebühr für die Uebertragung des Eigenthums, Fruchtgenusses oder Gebrauches unbeweglicher Sachen oder auf die Gerichts- und Eintragungsgebühren beziehen, auch in dem anderen Staatsgebiete Wirkung haben.

§ 37.

Die nach der Beschaffenheit der Person eintretenden allgemeinen Gebührenbefreiungen sind auch solchen Personen zuzugestehen, welche nicht dem Staatsgebiete angehören, in welchem die Befreiung in Anspruch genommen wird, so dass die Personen, Behörden, Anstalten u. s. w. des einen Staatsgebietes bezüglich der ihnen zukommenden Befreiungen auch in dem anderen Staatsgebiete so zu behandeln sind, wie die in gleichen Verhältnissen befindlichen Personen, Behörden, Anstalten u. s. w. dieses anderen Staatsgebietes.

§ 38.

Die in den Stempel- und Gebührengesetzen vorgezeichneten Fristen zur Anzeige eines Rechtsgeschäftes oder zur Vornahme einer anderen Handlung haben dadurch keine Aenderung zu erleiden, dass die hiezu verpflichtete Person nicht in dem Staatsgebiete, in welchem die Anzeige zu erstatten oder die Handlung vorzunehmen ist, sondern in dem anderen Staatsgebiete sich befindet.

III. ABSCHNITT.

Ueber den Verbrauchsstempel von Spielkarten und Kalendern.

§ 39.

Die Gesetzgebung über die Gebühren von Spielkarten und Kalendern hat in beiden Staatsgebieten auf denselben Grundlagen, was die Höhe der Besteuerung und die Art der Entrichtung betrifft, zu beruhen.

§ 40.

Es gilt als Grundsatz, dass die Besteuerung der im § 39 bezeichneten Gegenstände auf Rechnung jenes Staatsgebietes erfolgt, wo die Erzeugung oder die Einfuhr aus dem Auslande stattfindet, und dass bei einer Ueberführung in das andere Staatsgebiet keine weitere Versteuerung platzgreift.

III. ABSCHNITT.

Ueber die Taxen.

§ 41.

Wenn bei Bemessung einer Taxe auf eine bereits früher gezahlte Taxe Rücksicht zu nehmen ist, so hat dies, wie bisher, ohne Unterschied stattzufinden, ob die frühere Taxe in dem einen oder dem anderen Staatsgebiete bezahlt wurde.

§ 42.

Bezüglich der Taxbefreiungen, namentlich bei der Verwahrungsgebühr, haben die im § 37 festgesetzten Bestimmungen sinngemässe Anwendung.

IV. ABSCHNITT.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 43.

Die beiden Staatsgebiete sind rücksichtlich des Gegenstandes dieses Uebereinkommens im Verhältnisse zu einander nicht als Ausland zu betrachten.

§ 44.

Die beiderseitigen Finanzverwaltungen sind verpflichtet, sich durch Anzeige von Gefällsübertretungen, Anfnahme von Befunden und sonst auf jede zweckdienliche Weise zu unterstützen.

§ 45.

Die Beobachtung dieser Vorschriften von Seiten der Parteien und Behörden steht unter den allgemeinen, namentlich den Strafsanctionen der Gebührengesetze.

§ 46.

Das gegenwärtige Uebereinkommen tritt an die Stelle des im Jahre 1868 zwischen beiden Theilen der Monarchie in Betreff des Stempel-, Gebühren- und Taxwesens abgeschlossenen Uebereinkommens und gelangt zu dem von beiden Finanzverwaltungen im Verordnungswege festzustellenden Zeitpunkte in Wirksamkeit.

Jedem Theile steht der Rücktritt von demselben nach einjähriger Kündigung frei.

§ 47.

Die Bestimmungen des vorstehenden Uebereinkommens finden auf das wechselseitige Verhältniss der vorbezeichneten Staatsgebiete zu den Ländern Bosnien und Hercegovina unter der Voraussetzung der Beobachtung der vollen Gegenseitigkeit in diesen Ländern mit dem Zusatze sinngemässe Anwendung, dass die Gebühren von Empfangsbestätigungen über die Bezüge der beim gemeinsamen Ministerium in Angelegenheit Bosniens und der Hercegovina in Dienstesverwendung stehenden bosnisch-hercegovinischen Beamten und Angestellten, von Eingaben an dieses Ministerium und von Beilagen und Rubriksabschriften solcher Eingaben, endlich von amtlichen Ausfertigungen dieses Ministeriums der bosnisch-hercegovinischen Verwaltung zukommen.

Wien, / Budapest, am 26. December 1896.

Biliński m. p. **Lukács** m. p.

Anlage 2.

Nachtrag zu dem Uebereinkommen zwischen dem Finanzminister der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einerseits und dem Finanzminister der Länder der ungarischen Krone andererseits, betreffend die Stempel- und unmittelbaren Gebühren, den Verbrauchsstempel und die Taxen, vom 26. December 1896.

Die §§ 39 und 40 des Uebereinkommens vom 26. December 1896 werden abgeändert und haben zu lauten, wie folgt:

§ 39.

Die Gesetzgebung über die Gebühren von Spielkarten hat in beiden Staatsgebieten auf denselben Grundlagen, was die Höhe der Besteuerung und die Art der Entrichtung betrifft, zu beruhen.

§ 40.

Es gilt als Grundsatz, dass die Besteuerung der Spielkarten auf Rechnung jenes Staatsgebietes erfolgt, wo die Erzeugung oder die Einfuhr aus dem Auslande stattfindet, und dass bei einer Ueberführung in das andere Staatsgebiet keine weitere Versteuerung platzgreift.

Dieser Grundsatz hat vorläufig auch bezüglich des Kalenderstempels zu gelten. Sollte sich jedoch im Verlaufe der Zeit rücksichtlich der Besteuerung der Kalender in den beiden Staaten eine Verschiedenheit der Gesetzgebung herausstellen, so wird jeder Staat berechtigt sein, bezüglich der Besteuerung der in dem anderen Staatsgebiete erscheinenden und von dorther überführten Kalender angemessene Massregeln zu treffen.

Wien, / Budapest, am 20. April 1898.

Kaizl m. p. **Lukács** m. p.

Verordnung des Finanzministeriums zur Durchführung der kaiserlichen Verordnung vom 29. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 268,*) betreffend die Regelung des gegenseitigen Verhältnisses der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einerseits und der Länder der ungarischen Krone andererseits in Ansehung der Stempel- und unmittelbaren Gebühren, des Verbrauchsstempels und der Taxen.

Im Einvernehmen mit dem königlich ungarischen Finanzministerium wird Folgendes verordnet:

§ 1.

Der Beginn der Wirksamkeit des zwischen dem Finanzminister der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einerseits und dem Finanzminister der Länder der ungarischen Krone andererseits zu $\frac{\text{Wien}}{\text{Budapest}}$ am 26. December 1896 abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Stempel- und unmittelbaren Gebühren, den Verbrauchsstempel und die Taxen, sammt Nachtrag de dato $\frac{\text{Wien}}{\text{Budapest}}$ am 20. April 1898 wird auf Grund des § 46 des bezogenen Uebereinkommens auf den 1. Jänner 1900 festgesetzt.

§ 2.

Die Bestimmungen des im § 1 bezeichneten Uebereinkommens sammt Nachtrag finden mit Rücksicht auf die von der Verwaltung der Länder Bosnien und der Hercegovina zugesicherte Beobachtung der vollen Gegenseitigkeit in diesen Ländern auf das wechselseitige Verhältniss der im § 1 bezeichneten Staatsgebiete zu den Ländern Bosnien und Hercegovina nach Massgabe des § 47 des Uebereinkommens sinngemässe Anwendung.

§ 3.

Die gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Jänner 1900 in Kraft.

Wien, am 29. December 1899.

Jorkasch m. p.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 3. December 1899, mit welcher der Vertrieb und die Einfuhr von vorgeblich zu Heil- und Gesundheitszwecken bestimmten galvanischen Apparaten verboten wird.

Auf Grund eines Gutachtens und Antrages des Obersten Sanitätsrathes wird im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung der Vertrieb und die Einfuhr von Apparaten, welche aus galvanische Elemente bildenden Gliedern oxydirbarer Metalle, insbesondere Kupfer und Zink bestehen, und vorgeblich zu Heil- und Gesundheitszwecken am blossen menschlichen Körper getragen werden sollen, wie der sogenannten galvanischen Kreuze, Ringe, Ketten, Gürtel, Uhren, Sohleneinlagen und dergleichen, aus sanitätspolizeilichen Rücksichten verboten, da die Verwendung, beziehungsweise das Tragen derartiger Apparate Hautkrankheiten und selbst Vergiftungen verursachen kann.

Auf Apparate, welche gemäss ärztlicher Anordnung angefertigt und verwendet werden, findet diese Verordnung keine Anwendung.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Kundmachung in Kraft.

Koerber m. p. **Stibrál** m. p. **Kniaziołucki** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Bahnen niederer Ordnung von Gänserndorf nach Gaunersdorf, von Schleinbach nach Zistersdorf und von Oberhollabrunn nach Frättingsdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Trassirungsingenieur Curt Bauer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachstehenden schmalspurigen Bahnen niederer Ordnung, und zwar:

1. von der Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Gross-Schweinbarth und Pyrawarth nach Gaunersdorf;
2. von der Station Schleinbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Gaunersdorf und Hohenruppersdorf zum Anschlusse an die Station Zistersdorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
3. von der Station Oberhollabrunn der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Stronsdorf bis zur Station Frättingsdorf der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. December 1899. Z. 44.988/2.

*) Enthalten in dem am 31. December 1899 ausgegebenen CIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 269.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Jänner 1900, Z. 116, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 17. December 1899 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die nachbezeichneten deutschen Eisenbahnen dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt werden sollen:

1. die am 29. Mai 1897 eröffnete, mit Elektricität betriebene Localbahn Bad Aibling-Feilnbach, im Eigenthum und unter der Verwaltung der Actiengesellschaft „Süddeutsche elektrische Localbahnen" in München;
2. die am 30. October 1898 eröffnete Localbahn Kahl-Schölkrippen, im Eigenthum und unter der Verwaltung der „Eisenbahn- und Industrie-Gesellschaft, Actiengesellschaft in Schölkrippen";
3. die am 1. November 1899 eröffnete, von ihrer Betriebsverwaltung in Berlin S.W., Grossberenstrasse 88/89, betriebene Süd-Harz-Eisenbahn;
4. die am 2. November 1899 eröffnete, von ihrem Vorstande in Oschersleben betriebene Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Im Ferneren ist von dem Reichseisenbahnamte mitgetheilt worden, dass die Sprendlingen-Wöllsteiner Eisenbahn, nachdem sie bis Fürfeld weitergeführt worden ist, die Bezeichnung Sprendlingen-Fürfelder Eisenbahn erhalten hat.

Die neuen Eisenbahnen sind demgemäss in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, nachzutragen. Der wirkliche Eintritt in den internationalen Transportdienst ist vom 30. Jänner 1900 an zu rechnen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 30. December 1899 Kenntniss gegeben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Weissensulz nach Eisendorf. (Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Auf Grund des Ergebnisses der am 25. Juli 1899 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Weissensulz der Projectslinie Taus—Tachau nach Eisendorf hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt.

[E.-M.-Z. 45.080 ex 1899.]

Projectirte Localbahn Patzau-Humpoletz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Friedrich Milner, Herrschaftsbesitzer in Heraletz, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Patzau der Staatsbahnlinie Iglau—Tabor nach Humpoletz zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz, die Trassenrevision und Stationscommission auf den 16. Jänner 1900 anberaumt.

Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 97.)

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Kufstein — Ala: Umgestaltung des Handschrankens im km 18·732 in einen Zugschranken: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Kufstein hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Umgestaltung des Handschrankens in km 18·732 der Linie Kufstein—Ala der Südbahn-Gesellschaft in einen Zugschranken auf den 11. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 223.]

— (Linie Kufstein — Ala: Umgestaltung des Handschrankens in km 43·601 in einen Zugschranken: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Schwaz i. T. hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Umgestaltung des in der Gemeinde Stans gelegenen Handschrankens in km 43·601 der Linie Kufstein—Ala der Südbahn-Gesellschaft in einen Zugschranken mit automatischem Läutewerk auf den 11. Jänner anberaumt.

[G.-I.-Z. 81.]

Nachrichten aus Ungarn.

Export von Schlachtvieh aus Ungarn. (Ministerialerlass, betreffend die Durchführung der Bestimmungen der Ergänzungs-Instructionen für Viehtransporte.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in einem Erlasse vom 21. December 1899 mit Berufung auf seine im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister herausgegebene Ergänzungsinstruction, betreffend den Thiertransport, sämmtliche im Bereiche Ungarns exportirenden Eisenbahn- und Schiffahrts-Gesellschaften an jene Bestimmungen erinnert, nach welchen in dem Falle vorzugehen ist, wenn bei einem nach dem Auslande transitirenden Transport lebender Thiere eines der Thiere verenden sollte. Um dem vorzubeugen, dass ein in einem Waggon oder Schiffe während der Fahrt gefallenes oder verdächtiges Thier etwa weiter transportirt und derart irgend eine ansteckende Seuche ins Ausland eingeschleppt werde, hat der Minister Verfügungen getroffen, dass sämmtliche in der Transportrelation gelegenen Stationen auf die in jener Instruction vorgeschriebenen Weise in dem Falle vorgehen sollen, wenn sich in dem Transporte ein verendetes Thier befindet. In diesem Falle ist noch auf ungarischem Boden der ganze Transport so lange zurückzuhalten, als der behördliche Thierarzt das gefallene Thier nicht untersuchte. Der Transport darf nach vollzogener Untersuchung nur dann weiter befördert werden, wenn als Todesursache keine ansteckende Krankheit constatirt wurde. Im sonstigen Falle ist der ganze Transport behufs weiterer Verfügung der Gemeindevorstehung zu übergeben. Auch hat der Minister angeordnet, dass insbesondere in solchen Fällen die betreffenden Eisenbahnwagen und die Laderampen vorschriftsmässig und sorgfältig desinficirt werden sollen. Das verendete Thier ist in jedem Falle aus dem Transporte zu entfernen und hat in den Transportdocumenten dieser Vorfall sammt der Todesursache vermerkt zu werden.

Bau der für Strassenbahn und Wagenverkehr einzurichtenden Budapester Donaubrücke nächst dem Eskütér (Schwurplatz). (Baufortschritte.) Von der in nur einem Bogen über die Donau führenden sechsten Brücke in Budapest sind die beiderseitigen Brückenköpfe bis zur ersten Gleiche über den Wasserspiegel, das ist bis zum Niveau der Zufahrtsrampen fertiggestellt. Das Gewicht der in der Diósgyörer Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Ausschmiedung begriffenen Kettenglieder beträgt 44.000 Metercentner und das der Stangen des Gehänges und anderer eiserner Constructionstheile 50 000 Metercentner. Ueber die neue Brücke werden, in senkrechter Richtung vom Ostbahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus-

gehend, und zwar in Fortsetzung der Hauptlinie durch die Kerepeserstrasse, die Geleise der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft zum Anschlusse an das Ofener Betriebsnetz führen, so dass dieses an drei Punkten, und zwar im Norden über die Margaretben-Brücke, im Süden über die Franz Josef-Brücke und zwischen diesen beiden über die neue Eskütér-Brücke mit dem Budapester Betriebsnetze direct verbunden werden wird, ein Verkehr, dessen Continuität durch die zwischen den Directionen der Strasseneisenbahn - Gesellschaft und jener der Stadtbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Umsteige- und Peageverträge an allen Kreuzungspunkten hergestellt werden wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Schaffung directer Anschlüsse an die Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen von über Wien gegen Osten verkehrende Expresszüge.) Mit Beginn der internationalen Sommerfahrordnung 1900 werden der Pariser Expresszug bereits in Wien, und der Ostende Expresszug in der Station Galgócz der Linie Marchegg—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen von dieser zur Weiterbeförderung übernommen werden. Der in letztgenannter Station formirte vereinigte Expresszug wird noch Abends in Budapest eintreffen und nach kurzem Aufenthalte seine Fahrt fortsetzen, wodurch er dem im Verkehre mit Constantinopel über Constanza dirigirten Expresszuge gegenüber einen wesentlichen Vorsprung gewinnen wird.

— (Verlegung eines Frachtenmagazines in Budapest aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen besitzt in ihrer Station Budapest-Westbahnhof ein Frachtenmagazin, in welchem feuergefährliche Objecte aufbewahrt werden. Die betreffende Bezirksvorstehung traf nun die Anordnung, dass mit Rücksicht auf die Nähe des israelitischen Spitals das Magazin binnen 30 Tage nach der Arenastrasse zu verlegen sei. Die Direction der Staatsbahnen recurirte gegen diesen Bescheid an den hauptstädtischen Verwaltungsausschuss, der die Verfügung der Bezirksvorstehung im Wesentlichen bestätigte, der Staatsbahn jedoch zur Uebersiedlung eine bis zum 1. Mai dieses Jahres erstreckte Frist gewährte.

Ausland.

Türkisch-Kleinasien. (Bau der Euphratthal-Eisenbahn.) Durch die vom Sultan bereits genehmigte Vergebung der Concession für den Bau und Betrieb der Euphratthal-Eisenbahn an die Deutsche Bank wird der Eisenbahnbauthätigkeit im Bereiche Kleinasiens ein weites Feld eröffnet. Die vorläufig bis Bagdad zu erbauende Euphratthalbahn wird eines der fruchtbarsten und auch verhältnissmässig dicht bevölkerten Gebiete Asiens dem Weltverkehre erschliessen und nach erfolgtem Anschlusse an die von der persischen Regierung projectirte Linie Teheran—Bagdad den grössten Theil des mittelasiatischen Handelsverkehres an sich ziehen. Bei diesem Anlasse ist zu bemerken, dass die Linie von der Einmündung des mit dem Tigris vereinten Euphrat in den Persischen Golf bis Bagdad nur eine Theilstrecke der ohne Unterbrechung längs dem Eupbrat über Haleb und Diarbekir bis Ersirum (Erjerum, Armenien) projectirten Linie ist, welche durch nur kurze Flügelbahnen, und zwar einerseits gegen Westen von Haleb aus bei Antakie in der Höhe von Kreta mit dem Mittelländischen Meere, und andererseits gegen Norden von Ersirum über Tarabison (Trapezunt) mit der südlichen Küste des Schwarzen Meeres verbunden werden wird. Der Bau der Hauptlinie in dem bis Ersirum reichenden Euphratthale begegnet keinerlei Terrainschwierigkeiten, jener der beiden Flügelbahnen keinen nennenswerthen.

China. (Eisenbahnbauten im Centrum des Reiches.) Zwischen dem Ingenieur Bouffart als bevollmächtigten Vertreter eines Consortiums belgischer Banken und Grosscapitalisten und der kaiserlich chinesischen Centralregierung wurde Mitte December 1899 ein Uebereinkommen getroffen, betreffend den Bau einer erstclassigen Eisenbahn, welche die unter den Auspicien Belgiens bereits im Ausbaue begriffene Lukans-Linie von der Umgebung Kai hong (zwischen Peking und Nanking) aus mit der Provinz Honau verbinden wird und eventuell bis Sin-Gan, der Hauptstadt der Provinz Schen-Si, verlängert werden kann. — Das belgische Consortium, welches die Lukans-Linie baut, erhielt die Erlaubniss, diese Linie von Lu-Kou-Kias bis zum westlichen Hauptthore Pekings zu verlängern, von welchem aus sie mit specieller Genehmigung des Hofes als Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe bis zur Ringmauer des kaiserlichen Palastes fortgesetzt werden wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 5. December bei der Firma: „Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn“ das Verwaltungsrathsmitglied Adolf Ritter von Schreiner über Ableben gelöscbt, dagegen Dr. Theodor Kafka, Directorstellvertreter der Südbahn, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inbalt des CXCIX. Stückes.) Das am 30. December 1899 herausgegebene CXCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4635: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 22. December 1899, Z. 42.971, betreffend den Verkehr mit Handelsschweinen in Steiermark.

— (Inhalt des I. Stückes.) Das am 3. Jänner herausgegebene I. Stück des obgenannten Blattes entbält unter

Nr. 4636: Kundmachung der k. k. Laudesregierung in Salzburg vom 30. December 1899, Z. 15.591, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

— (Inhalt des II. Stückes.) Das am 4. Jänner herausgegebene II. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4637: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 2. Jänner 1900, Z. 103.481 ex 1899, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Steiermark.

Nr. 4638: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. December 1899, Z. 44.381, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus einzelnen Gebieten der Länder der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

— (Inhalt des III. Stückes.) Das am 8. Jänner herausgegebene III. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4639: Kundmachung der k. k. Stattbalterei in Prag vom 30. December 1899, Z. 226.301, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche in den sächsischen Gemeindeu Königsbain und Neugersdorf.

Nr. 4640: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. December 1899, Z. 224.826, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Gemeinde Ebersbach und das Erlöschen dieser Seuche in der sächsischen Gemeinde Hertigswalde.

Nr. 4641: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. December 1899, Z. 223.799, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Gemeinde Bärenstein.

Nr. 4642: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. December 1899, Z. 223.781, betreffeud die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der Gemeinde Wünschelburg in Pr.-Schlesien.

Nr. 4643: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 4. Jänner 1900, Z. 990, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Salzburg.

Nr. 4644: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 4. Jänner 1900, Z. 117.043 ex 1899, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Krain.

Nr. 4645: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 29. December 1899, Z. 27.564, betreffend die Aufhebung der Sperre des Marktortes Kimpolung gegen den Ab-, Ein- und Durchtrieb von Klauenthieren.

Nr. 4646: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 3. Jänner 1900, Z. 326, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- uud Klauenseuche im Gerichtsbezirke Staab, politischer Bezirk Mies.

Nr. 4647: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 29. December 1899, Z. 129.343, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 4648: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 4. Jänner 1900, Z. 93, betreffend die Einstellung des thierärztlichen Grenzcontroldienstes gegenüber dem Herzogthume Salzburg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Preussisch-Sächsisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. März 1900 gelangt ein neuer Tarif für den obgenannten Verkehr zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1891 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 4. Jänner 1900. [22]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnhof.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Februar 1900 tritt an Stelle des vom 1. Mai 1899 giltigen Tarifes, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnhof einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (südlich von Budweis und südöstlich von Gmünd) andererseits ein neuer Tarif in Kraft, welcher auf Grund des für die Eisenbahn Marienbad-Karlsbad vom 1. Jänner 1900 eingeführten neuen Localgütertarifes mit Ausnahme von Eilgut in den übrigen Classen billigere Frachtsätze enthält.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen um den Preis von 30 h per Stück zu beziehen.

Wien, am 5. Jänner 1900. [23]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 und Tarif-Theil II, Heft 4, vom 1. October 1899.

Einführung von directen Frachtsätzen für Stückgüter im Verkehre mit Düsseldorf-Hafen, Düsseldorf-Lierenfeld und Solingen-Weyersberg.

Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1900 werden die Stationen Düsseldorf-Hafen, Düsseldorf-Lierenfeld und Solingen-Weyersberg der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld mit folgenden directen Stückgutfrachtsätzen in den ab 1. Februar 1898 giltigen Tarif, Theil II, Heft 2, bezw. in den ab 1. October 1899 giltigen Tarif, Theil II, Heft 4, des obcitirten Eisenbahnverbandes einbezogen, und zwar werden die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Stückgutfrachtsätze für Düsseldorf-Grafenberg auf Düsseldorf-Hafen, jene für Düsseldorf-Derendorf auf Düsseldorf-Lierenfeld und die für Solingen auf Solingen-Weyersberg übertragen, jedoch mit der Beschränkung, dass die neuen Frachtsätze für den Verkehr mit den erwähnten Stationen nur zur Berechnung der Stückgutfracht für gemischte Ladungen giltig sind. (Vergl. § 11 im Tarif-Theile I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.)

Wien, am 4. Jänner 1900 [24]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft B [gemeinschaftliches Heft], vom 1. Jänner 1894.

Einführung eines Nachtrages V zu diesem Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 gelangt der V. Nachtrag zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge II und III enthält.

Wien, am 5. Jänner 1900. [25]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung der directen Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden in einzelnen Relationen.

Mit 16. Jänner 1900 gelangen im Verkehre zwischen der Station Holitz der Localbahn Chrudim-Holitz einerseits und den Stationen Prag (St.E.G), Pardubitz, Chotzen, Nachod der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Station Wien St.E.G. oder K.F.N.B. andererseits directe Personenzug-Fahrkarten über Morawan, bezw. Borohradek zur Einführung.

Vom gleichen Tage ab findet directe Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in den vorgenannten Relationen, sowie im Verkehre zwischen den Stationen, bezw. der Haltestelle Sedlitz der Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz und der Station Brüx (St.B.) einerseits und der Station Lobositz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits statt.

Wien, am 6. Jänner 1900. [26]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Neuer Tarif.

Mit 1. März 1900 gelangt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen einerseits und österreichischen, ungarischen, rumänischen Stationen, sowie Constantinopel (Hafen), Ancona (Hafen) und Venedig (Hafen) andererseits über Oderberg, bezw. Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau ein neuer Tarif zur Einführung.

Gleichzeitig werden der Tarif für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz, Szczakowa vom 1. Februar 1897 nebst Nachtrag I, sowie der Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz vom 1. November 1897 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare des vorbezeichneten neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von K 2·15 (Mk. 1·80) erhältlich.

Wien, am 4. Jänner 1900. [27]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

9. Jänner. Auf der Localbahn Polička-Skutsch wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Oesterreichische Nordwestbahn.

31. December 1899. In den Strecken Zleb—Zawratetz-Třemoschnitz, Časlau—Skowitz und Hlinsko—Skutsch wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

8. Jänner. In der Strecke Nagy-Szombat—Nadas-Szomolany wurde der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

Ausland.

Preussen. (Tagesordnung für die 37. Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes für die Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover und Münster am 10. Jänner 1900 in Hannover.)

1. Feststellung der Anwesenden und Bildung des Bureau.
2. Aenderungen in der Zusammensetzung des Bezirks-Eisenbahnrathes.
3. Mittheilungen der kgl. Eisenbahn-Directionen:

a) Mittheilung, betreffend Aenderung in den Bezirken,
b) Mittheilung, betreffend Berufung des ständigen Ausschusses.
c) Mittheilung, betreffend die wesentlichsten, seit der letzten Sitzung im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen Hannover und Münster in Kraft getretenen Aenderungen und Erleichterungen im Personen- und Güterverkehre,
d) Mittheilung, betreffend das in Folge der letzten Beschlüsse des Bezirks-Eisenbahnrathes eisenbahnseitig Geschehene.

4. Ermässigung der Frachtsätze für rohe Baumwolle von Hamburg, Bremen, Bremerhaven-Geestemünde nach Hannover und Linden und diverse Fahrplanangelegenheiten.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Thier- und Gütertarif, Theil I. (Neue Tarife.) Am 1. Jänner 1900 wurden unter Aufhebung

a) des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifes, Theil I, vom 1. April 1898 nebst Nachtrag I,
b) des Deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, vom 1. April 1898 nebst Nachtrag I,
c) des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, vom 1. April 1898 nebst Nachtrag I folgende Tarife eingeführt:

1. ein neuer Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I.
2. ein neuer Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I,
3. ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A,
4. ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B.

In der äusseren Anordnung der Tarife ist insofern eine Aenderung eingetreten, als der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1900 ab in zwei Abtheilungen, A und B, ausgegeben wird. Die Abtheilung A enthält die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. October 1899 nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen für den Güterverkehr, die Abtheilung B die Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Nebengebührentarif für den Güterverkehr, sowie als Anhang das alphabetische Verzeichniss zu den Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification.

Durch die neuen Tarife werden, abgesehen von einzelnen Erhöhungen, durchwegs Begünstigungen und Ermässigungen herbeigeführt. Druckabzüge der Tarife können zum Einzelpreise von 20 Pfg. für den Personen-, Thier- und Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, und 25 Pfg. für den Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 27. December 1899 ab von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Neuer Ausnahmetarif 7a und 7b für Getreide, Oelsamen, Mehl, Oelkuchen u. s. w.) Mit Giltigkeit vom 20. December 1899 alten/1. Jänner 1900 neuen Stils wurden die Deutsch-Russischen Ausnahmetarife für Getreide, Oelsamen u. s. w. 7a vom 20. December 1897 alten/1. Jänner 1898 neuen Stils nebst den Nachträgen I bis III und 7b vom 1./13. August 1898 nebst den Nachträgen I und II durch neue Tarife ersetzt. Während der Ausnahmetarif 7a die Getreidefrachtsätze nach Königsberg in Pr., Königsberg in Pr.-Quaibahnhof, Pillau und Memel über Wirballen und Mlawa-Allenstein in der Mark- und nachrichtlich in der Rubelwährung bringt, enthält der Ausnahmetarif 7b die Getreidefrachtsätze nach deutschen und niederländischen Stationen über Alexandrowo und Sosnowice W. W. und J. D. E. lediglich in der Mark-Währung. Die Frachtzahlung hat nach beiden Tarifen ausschliesslich in der Währung desjenigen Landes zu erfolgen, in welchem die Fracht entrichtet wird. Bei der Bezahlung der Frachten in Russland kommt ein fester Umrechnungscurs von R. 100 = Mk. 216 zur Anwendung. Druckstücke der neuen Tarife zum Preise von Mk. 4·10, bezw. Mk. 0·90 auf den Verbandsstationen erhältlich.

Güterverkehr Sachsen-Südfrankreich. (Ausnahmefrachtsätze für Nüsse.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 wurden weitere ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Nüssen aus Südfrankreich in Wagenladungen von 5000 kg von Verrières transit nach Dresden und Leipzig (Bayer., Dresden., Eilenburg., Magdeburg. und Thüringer Bahnhof) eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze und über die französischen Verbandsstationen, für welche die Frachtsätze gelten, ertheilen die Verbandsstationen Auskunft. Die Giltigkeit der vorstehenden, sowie der in der Bekanntmachung der Generaldirection der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen vom 21. October, 11. November 1899 erwähnten Frachtsätze für die Beförderung von Nüssen in Wagenladungen im Verkehre von bestimmten südfranzösischen Stationen nach Chemnitz, Dresden und Leipzig (Bayer., Dresdener, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bahnhof) über Alt-Münsterol und über Verrières wurde mit 1. Jänner 1900 auf weitere französische Stationen ausgedehnt, welche durch die betheiligten Dienststellen und durch das Verkehrsbureau der genannten General-Direction (Wienerstrasse 4) zu erfahren sind.

Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899. (Abfertigung nach Mainz.) Auf Seite 7 des Tarifes ist unter „E Tariftabellen“ nachzutragen:

„7. Nach und von dem städtischen Schlacht- und Viehof in Mainz, welcher durch eine Geleiseverbindung an den Centralbahnhof in Mainz angeschlossen ist, findet directe Abfertigung von Thiersendungen statt. Die Frachtsätze für Mainz Schlacht- und Viehhof sind die gleichen wie jene für Mainz Centralbahnhof zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von drei Mark für den Wagen. Die Berechnung der Ueberfuhrgebühr erfolgt nicht durch die Versandtstation, sondern in jedem Falle durch die Güterabfertigungsstelle Mainz Centralbahnhof.“

Ferner ist auf Seite 14 des Tarifes bei Mainz C. B. ein Kreuzchen (†) anzubringen und am Fusse der Seite nachzutragen: „(†) Wegen Abfertigung von Sendungen nach und von Mainz Schlacht- und Viehhof siehe Seite 7, Ziffer 7“.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
283	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mineralkohle	Leoben (S.B.)	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	16 Heller	14 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
			Leere Kohlensäcke als Retoursendung	Trofaiach	Leoben (S.B.)	In jedem Gewichte			20 Heller	12 Heller	8 Heller			
			Schlacken der Pos. 8—19a u. b des Tarifes, Theil I	Leoben (S.B.) loco und transit	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			Verschieden	16 Heller	Verschieden			
					Vordernberg	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen				8 Heller				
284			Alteisen	Leoben (S.B.) loco und transit	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen			16 Heller	12 Heller	4 Heller			
285			Eisen der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I	Trofaiach	Leoben	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen für Roheisen aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei			16 Heller	14 Heller	2 Heller				

Fortlaufende Nummer	286	287	288	289
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	Leoben-Vordernberger Eisenbahn			Graz-Köflacher Bahn
für Artikel	Feuerfeste Ziegel, Chamottesteine und feuerfesten Mörtel	Granitsteine, roh bearbeitete	Leer retourgebende Bierfässer (unter 8 Hektoliter Gehalt) und Bierflaschen in Kisten	Holzdraht der Pos. H—18 - 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Leoben S.B.	Grasstein	Bier	Schwanberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Trofaiach	Matrei**)	Leobersdorf	Görz
		Innsbruck *)	Wien (Matzleinsdorf) und Baden Frachtenbahnhof	Leobersdorf
			Leobersdorf	Wien (Matzleinsdorf) und Baden Frachtenbahnhof
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen. *) Sendungen müssen zum Baue der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn bestimmt sein. **) Sendungen müssen zum Baue der „Brennerwerke“ bestimmt sein	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen der Sendungen durch die Partei
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Das Zugeständniss wird gemacht				
Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	16 Heller	39 Heller	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	12 Heller	20 Heller	14	220 Heller per 100 kg incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 Heller	19 Heller	22 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nummer	1	290	291
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im	3		Leoben-Vordernberger Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Lebensmittel und Emballagen	Reservebestandtheile, Betriebsmaterialien etc. / Lastwagen / Personenwagen / Secundär-Zugsmaschinen sammt Tendern und Schlepptender auf eigenen Rädern laufend
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	sämmtlichen Stationen der Strecke Wien S.B.—Triest S.B. und vice versa Leoben S.B.	Leoben und vice versa
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Monfalcone und vice versa Graz S.B.	Vordernberg
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. der Localbahn Monfalcone—Cervignano-Reichsgrenze bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein a) Bei Beförderung als Eilgut, b) „ „ „ Frachtgut in jedem Gewichte, c) „ „ „ „ und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief	Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	a) 0·8 Heller, b) 0·4 „, c) 0·31 „ per 100 kg und 1 km — Heller: a) 57, b) 28, c) 22	Bei Aufgabe als Eilgut 16 Heller per 100 kg. Bei Aufgabe als Frachtgut: a) in jedem Gewichte 8 Heller per 100 kg; b) in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen 62 Heller per Tonne à 1000 kg / 160 Heller per Lastwagen / 300 Heller per Personenwagen / 440 Heller per Tendermaschine oder per Schlepptender
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	1	292	293
Die Publication erfolgt	2		
von der Namen der	3	Localbahn Cilli-Wöllan	Südbahn-Gesellschaft
für Artikel	4	Localbahn Cilli-Wöllan Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, Bahnausrüstungs- und Inventargegenstände	Südbahn-Gesellschaft Cement
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Cilli Klagenfurt Laibach Klagenfurt	Markt Tüffer
nach		Wöllan Cilli Cilli Unterdranburg	Leohen S.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdranburg-Wöllan bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden, auf welchen eine Dienststelle der den Betrieb auf diesen Bahnen führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Empfängerin erscheint. Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen. Sendungen müssen zu Regiezwecken der Eisenbahnlinie Zeltweg—Wolfsberg bestimmt und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Bahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein
und gilt in der Zeit	7	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte a) bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte; b) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	78 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 25 b) 20 a) 36 b) 28 a) 78 b) 60 Heller	68 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	ad a) und b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren	50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren
Art der Durchführung	12	Verschieden	10 Heller
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
294	Südbahn-Gesellschaft		Personenwagen Lastwagen auf eigenen Rädern laufend	Leoben S.B.	Graz S.B.	Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen dienen und an eine Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt zur Aufgabe kommen oder von einer Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Classe B. je nach dem Gewichte	K 5·28	K 10·56 per Wagen	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
295			Secundärzugsmaschinen sammt Tender und Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag					Kronen				
				Grenze Hetzendorf						28·80				
				Leobersdorf						30·60				
				Leoben S.B.						21·40				
				und vice versa						12·40				
				Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.					51·—				
				Grenze Hetzendorf						52·80				
				Leobersdorf						43·40				
				Leoben S.B.						15·40				
				Unter-Dranburg						27·80				
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Dranburg					14·—	per Tendermaschine oder per Schlepptender			
				und vice versa										
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, dann Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Eisenbrücken-Constructionstheile, Gerüsthölzer, Werkzeuge, Ladungsutensilien, als: Placben, Kippen, Reitelketten etc., dann Militär-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.				Verschieden		Verschieden					
				Hetzendorf loco										
				Grenze Hetzendorf *)										
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag									
				Hetzendorf loco										
				Grenze Hetzendorf *)										
				Leobersdorf										
				und vice versa										
				Graz S.B.	Laibach S.B. Leoben S.B. Leobersdorf Mürzzuschlag Unter-Dranburg									
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Dranburg									
				und vice versa										

Die Transporte müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein.

*) Für Sendungen im Verkehre zwischen Grenze Hetzendorf einerseits und Graz S.B., bezw. Mürzzuschlag andererseits werden die Gebühren auf Grund nebiger Einheitssätze und der bis, bezw. ab Wien (Matzleinsdorf) entfallenden kilometrischen Distanzen unter Hinzurechnung von 8 km ermittelt

Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller per Kilometer und 100 kg. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·4 Heller per 100 kg und 1 km, und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten Wagen 0·31 Heller per 100 kg und 1 km

Fortlaufende Nummer	296	297	298	299
Die Publication erfolgt von der Nr. 3	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Locomotiven nnd Tender, anf eigenen Rädern lanfend	Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Cement, Ziegel, Bruchsteine und Quadern	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification im Tarif-Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien (Matzleinsdorf)	Leobersdorf	Leoben S.B. transit	Triest S.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Grenze Hetzendorf	Hetzendorf-Grenze	Graz S.B.	Laibach S.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Für derlei Sendnngen, welche von der Mascbinenwerkstätte der Oesterr.-nngar. Staatseisenbahn-Gesellscbaft in Wien, nen oder reparirt, in Wien (Matzleinsdorf) anfgegeben werden nnd für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sind, oder für solcbe, welche von den k. k. Staatsbahnen via Grenze Hetzendorf an die genannte Werkstätte zur Reparatnr gesendet werden	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Sendungen müssen von einer Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen an die Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt, bezw. von dieser an eine Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatshabnen zur Aufgabe gebracbt werden	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durcb Organe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Sendnngen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt nnd an eine Dienststelle derselben adressirt sein	Frachtzahlnng mindestens für 10.000 kg per verwendeten Wagen nnd Frachtbrief. Anf- nnd Abladen durcb die Partei, bezw. anf deren Kosten.
und vice versa	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt nnd an eine Dienststelle derselben adressirt sein
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Bestebt kein Tarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Bestebt kein directer Tarif		
bezw. incl. ungar. Steuer: 72 Heller		13 Heller	Verschieden	136 Heller
43 Heller	10 Heller	10 Heller 26 Heller	22 Heller	56 Heller
29 Heller		8 Heller	Verscbieden	80 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)				
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss				
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
300		**Südbahn-Gesellschaft**							Heller					
			Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf	Monfalcone und vice versa	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte			239	120	119			
				Leoben S.B.					182	91	91			
				Graz S.B.					156	78	78			
				Unter-Dranburg					156	78	78			
				Laibach S.B.					77	39	38			
				Divacca					38	19	19			
				Triest S.B.					31	16	15			
			Tenderlocomotiven (Secundärzugs-Maschinen), auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf	Monfalcone nnd vice versa	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano-Reichsgrenze bestimmt nnd an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden			Classe B je nach dem Gewichte	Kronen per Stück					
				Leohen S.B.						133·30				
				Graz S.B.						97·40				
				Unter-Drauhnrg						81·50				
				Laibach S.B.						81·30				
				Divacca						32·40				
				Triest S.B.						9·90				
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf						7·20				
				Leohen S.B.						88·90				
				Graz S.B.						64·90				
				Unter-Dranburg						54·40				
				Laibach S.B.						54·20				
				Divacca						21·60				
				Triest S.B.						6·60				
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf						4·80				
				Leoben S.B.						44·50				
				Graz S.B.						32·50				
				Unter-Draubnrg						27·20				
				Laibach S.B.						27·10				
				Divacca						10·80				
				Triest S.B.						3·30				
										2·40				
			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge	Grenze Hetzendorf *)	Monfalcone nnd vice versa	Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano-Reichsgrenze bestimmt und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden a) Bei Beförderung als Eilgut. b) Bei Beförderung als Frachtgut in jedem Gewichte. c) Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. *) Für Sendungen von Grenze Hetzendorf nach Monfalcone und umgekehrt werden die Gebühren auf Grund vorstehender Einheitssätze und einer Entfernung von 597 km ermittelt	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	a) 0·8 Heller per 100 kg und 1 km b) 0·4 Heller per 100 kg und 1 km c) 0·31 Heller per 100 kg und 1 km	Verschieden		Im Kartirungswege		
				Leoben S.B.										
				Graz S.B.										
				Unter-Dranburg										
				Laibach S.B.										
				Divacca										
				Triest S.B.										
									Heller, hezw. incl. nng. Steuer ad c)		Heller ad c)			
			Bauholz	St. Peter	Monfalcone				48	21	27			
				Zágráb S.B.					145	88	57			
			Cement	Laibach					56	45	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
301	Südbahn-Gesellschaft		Tenderlocomotive (Secundärzugsmaschinen), auf eigenen Rädern laufend	Trient (Trento) und vice versa	Wörgl	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Valsuganabahn dienen und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden a) bei Beförderung als Eilgut, b) „ „ „ Frachtgut in jedem Gewichte, c) „ „ „ und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen per Stück 55·58		Im Kartirungswege			
					Innsbruck					42·18				
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend		Wörgl					37·05				
					Innsbruck					28·12				
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend		Wörgl					18·53				
					Innsbruck					14·06				
			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge, dann Lebensmittel und Emballagen		Wörgl			Verschieden	200 Heller } per 100 kg 100 Heller } per 100 kg 772 Heller } per Tonne à 1000 kg	Verschieden					
					Innsbruck					a) 151 Heller b) 76 Heller c) 586 Heller					
			Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend		Wörgl	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Die Sendungen müssen für Betriebszwecke der Valsuganabahn dienen und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden			Heller	Heller	Heller				
					Innsbruck					113	57	56			
										92	46	46			

Fortlaufende Nummer	302	303	304
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der			Graz-Köflacher Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schwellen	Cement	Schweissschlacken, aus alten Lagern herrührend (mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stationen der Strecke Paternion—Feistritz incl. bis Sillian incl.	Wörgl	Köflach
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Trient (Trento)	Trento	Graz S.B. transit
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten Wagen. Anf- nnd Abladen auf Kosten der Partei. Sendnngen müssen zu Regiezwecken der Valsuganabahn dienen nnd an eine Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen für Regiezwecke der Valsnganabahn dienen nnd an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein. Anf- und Ahladen auf Kosten der Partei	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anflieferuug der Sendungen mit directen, bis zur definitiven Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen; Bestimmuug der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den oberschlesischen Stationen Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Friedrichshütte, Gleiwitz, Königshütte (Oberschlesien), Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Rosdzin, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze von Köflach bis Graz S.B. im Localverkehre und ab Graz im directen Verkehre. Anfladen durch die Absender
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. August 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Classe C	84 Heller	28 Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·31 Heller per 100 kg nnd 1 km	77 Heller	20 Heller incl. Grazer Ueberfnhrsgebühr
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		7 Heller	8 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
305	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht oder Bindfaden verbundenes Schilfrohr) und Binsen	Pozsony-Ujvaros transit	Amberg Aschaffenburg Augsburg Bamberg Bayreuth Duzendteich Fencbt Günzburg Hof Ingolstadt Centralbbf. Landshut München Centralbbf. München Ostbhf. München Rangirbhf. (Laim) München Südbhf. Nennlm Nürnberg Centralbbf. Nürnberg Ostbhf. Nürnberg Rangirbhf. Regenshurg Würzburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1895	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·46 1·97 1·51 1·69 1·49 1·57 1·55 1·64 1·45 1·52 1·33 1·39 1·36 1·38 1·37 1·66 1·58 1·59 1·58 1·36 1·78	Im Kartirungswege		
306	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung a), b) und c) laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bischofshofen Golling Knebl Saalfelden	Berlin	Bei Frachtzahlung ad a) nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen; ad b) und c) für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil IV, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark Abtheilung a) 0·57 / a) 0·54 / a) 0·34 / a) 0·43 b) 0·60 / b) 0·35 / b) 0·35 / b) 0·46 c) 0·65 / c) 0·40 / c) 0·40 / c) 0·51	Im Kartirungswege			
307	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Graz S.B.	München Centralbbf. München Ostbhf. München Rangirbhf. (Laim) München Südbhf. Nürnberg Centralbbf. Nürnberg Nordbbf. Nürnberg Nordostbbf. Nürnberg Ostbhf. Nürnberg Rangirbbf.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·13 1·11 1·13 1·12 1·36 1·39 1·38 1·37 1·36	Im Kartirungswege			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
308	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel aus gewöhnlichem Ziegelmaterial	Blissowa-Bischofteinitz	Arnschwang	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der übrigen für den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif geltenden Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 3 A, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·19		Im Kartirungswege		
					Cham					0·23				
					Kötzting					0·28				
					Kothmaissling					0·21				
					Waldmünchen					0·28				
309	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eier (Geflügeleier)	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Eiern, Eiweiss (Albumin) und Eigelb (Eidotter) des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1893	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Bregenz transit		Buchs transit		St. Margrethen transit	
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens					
	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
	per Frachtbrief und Wagen					
	für 100 kg in Centimes					
Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.						
a) Eigene Linien:						
Doberlin	509	481	502	472	516	485
Jaska	459	428	449	419	463	432
Kapronca (Koprivnica)	470	430	461	422	476	430
Károlyváros (Karlovac)	469	438	459	429	473	442
Körös (Križevac)	473	442	463	433	477	445
Kostajnica	502	474	495	465	509	478
Ogulin	499	468	489	459	503	472
Sunja	496	468	489	459	503	472
Verbovec	460	429	450	420	464	433
b) Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn:						
Krapina	464	433	454	424	468	437
Novi-Marof	436	407	427	398	442	412
Varasd	422	393	413	384	428	398
Zabok-Krapina-Teplitz	449	418	439	409	453	422
Zlatar-Bistrica	463	432	453	423	467	436

Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit oder St. Margrethen transit zu lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
310	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Malzreberu, getrocknete und nasse	Blaichach Buchloe Dietmannsried Donauwörth Harhatzhofen Hansham Illertissen Immenstadt Markt Oberdorf Mühldorf Oberdorf b. Immenstadt Oberreitenan Oberstanfen Schaftlach Scblachters Southofen Tauberfeld Thalham Thalkirchdorf Waltenhofen nnd vice versa	Nagy-Kanizsa	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes geltenden Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1895	Es besteben keine directen Frachtsätze	Mark 2·13 1·94 2·09 2·01 2·18 1·79 2·10 2·12 2·01 1·63 2·10 2·10 2·16 1·76 2·12 2·14 2·03 1·76 2·15 2·09		Im Kartirungswege		
311	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Stara-Petrovoselo	München C.B. München O.B. München R.B. (Laim) München S.B.	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Borke, Theil IV, Heft 2, vom 1. August 1893 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen besteben keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Mark Abtheilung a: 2·14 / 2·11 / 2·13 / 2·12 Abtheilung b: 2·65 / 2·61 / 2·64 / 2·62 Abtheilung c: 2·71 / 2·67 / 2·70 / 2·68		Im Kartirungswege		
312	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	a) Petrolenm, rob und raffinirt, Blauöl, Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Petrolenm-Kokes; b) Petrolenm-Naphtha (Benzin aus Petrolenm destillirt); c) Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin)	Ustrzyki	Bad Kissingen Bamberg Cham Freilassing Fürth Gemünden Hof Immenstadt Ingolstadt C.B. Lichtenfels Mühldorf Neumarkt i. O. Nürnberg C.B. Nürnberg O.B. Vilshofen Weiden	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der übrigen für die Anwendung des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes geltenden Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für die Beförderung von Petroleum etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es besteben keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Mark Abtheilung a): 344 / 296 / 198 / 187 / 290 / 361 / 226 / 285 / 297 / 277 / 207 / 292 / 285 / 283 / 192 / 230 Abtheilung b): 363 / 315 / 216 / 204 / 308 / 380 / 245 / 308 / 315 / 296 / 225 / 310 / 304 / 302 / 210 / 249 Abtheilung c): 363 / 315 / 216 / 204 / 272 / 364 / 245 / 308 / 315 / 296 / 225 / 310 / 283 / 285 / 210 / 249		Im Kartirungswege		Für den Verkehr mit den nebenstehend nicht angeführten bayerischen Verbandstationen kommen die Anstosstaxen auf Seite 6 und 7 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes zur Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
313	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	allen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife vorgesehenen österreichischen Verbandsstationen	Aschau Baunach Bogen Dottenheim Ebern Ipsheim Ittling Reckendorf Rentweinsdorf Umrathhausen und Windsheim oder umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil III, Heft 1, vom 1. December 1898 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Die in den Abtheilungen I, II, III und IV des vorbezeichneten Tarifes vorgesehenen einschlägigen Frachtsätze, ermässigt um je 0·06 Mark für 100 kg	0·06 Mark	Im Kartirungswege		
314	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Kohlenelektroden zur Elektrolyse und zu elektrischen Schmelzprocessen	Nürnberg C.B. Röthenhach bei Lauf	Bosna-Brod oder umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1895	Besteben keine directen Frachtsätze	Mark 3·89 3·93		Im Kartirungswege		Die Beförderung erfolgt in gedeckt gebauten Wagen
			Retortenkohle	Nürnberg C.B. Röthenbach bei Lauf	Bosna-Brod oder umgekehrt					3·62 3·66				
315	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut der Abtheilung I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut etc. vom 1. Juli 1898 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Es besteben keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

von oder nach	Rimsting Frachtsätze für 5	10	15	100 Kilogramm in Mark
Kostaynica . . .	0·76	1·05	1·25	7·19
Snnja	0·76	1·05	1·27	7·09

Fortlaufende Nummer	316	317
1		
Die Publication erfolgt — von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
2		
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	a) Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodncte ans Getreide nnd Hülsenfrüchten, Maiz nnd Oelsaaten; b) gebranchte Getreide- und Mehlsäcke	Zucker aller Art (jedoch mit Ansschlnss der Artikei: Rohzncker, Traubenzucker [Glykose], Milchzncker nnd Stärkeznckcr)
4		
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	I. Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Fehring Feldbach Feldkirchen Gleisdorf Graz St.B. Hartberg Krainburg Laibach Lees-Veldes Leoben St. Veit a. d. Glan Studenzen- Fladnitz Treibach- Althofen Villach II. Stationen der Südbahn-Gesellschaft: Ala Ehrenhausen Graz Klagenfurt Laibach Lehring Leibnitz Leoben Marburg Pettau Pontigam Spielfeld Villach Wildon den übrigen Stationen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes, Theil III, Heft 1	Radotin
5		
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Lochan k.k.St.B.	Lann
6		
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	ad a) Anfgabe als Frachtgnt und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; ad b) Anfgabe als Frachtgut in jedem Gewichte; Einhaltung der hezüglichen Bestimmungen der in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarife, Theil III, Heft 1—4	Aufgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für den in der 8. Rubrik genannten Tarif geltenden Bestimmnngen
7		
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis 31. Jänner 1900
8	Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Ausnahmetarif, Theil III, Heft 1, vom 1. December 1898	Ansnahmetarif für Zucker des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1896
9		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
10		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die gleichen Frachtsätze wie für	Die gleichen Frachtsätze wie im Verkehre mit
	Bregenz / Lindau / Bregenz / Lindau	Schönpriesen / Nusle-Vršovic
11		
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
12		
Art der Durchführung	Im Kartirngswege	Im Kartirungswege
13		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14		
Besondere Bemerkungen		Die Station Radotin rangirt in die Reexpeditionsgruppe 2 und die Station Lann in die Reexpeditionsgruppe 1

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
318	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Gyps, natürlicher, gebrannter, auch roher oder gemahlener	Kochel nnd vice versa	Bozen-Gries Franzensfeste Jenbach Innsbrnck Mori Meran	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Bayerisch. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·14 1·04 0·68 0·84 1·32 1·57		Im Kartirungswege		
319	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Kartoffeln (Erdäpfeln)	Budischan Gr.-Meseritsch Rndikau Studenetz Trebitsch Wladislan Wolfram-Cejl weitere Stationen siehe nachstehende Tabelle	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Ansnahmetarife enthaltenen Stationen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln (Erdäpfel) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1893	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zngestandener Frachtsatz per 100 kg Die für die Station Iglan der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestehenden Frachtsätze nnter Zuschlag von Cts. Pfg.*) 40 32 52 42 45 36 33 27 28 22 28 23 Die gleichen Frachtsätze wie für die Station Fussdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		*) Die Zuschläge in Pfennigen gelten nur im Verkehre mit Konstanz nnd Singen

Von	Nach Bregenz transit**) Lindau transit**) Buchs transit**)	Nach St. Margrethen transit**)
	Centimes für 100 kg	
Brauzans-Pirnitz	175	178
Jarmeritz	193	196
Okronhlitz	183	186
Polna-Stecken	173	176
Schlappenz	173	176
Startsch-Trebitsch	185	188
Wiese	173	176
Namiest a. d. Osiawa	201	204
Segen-Gottes	211	214

**) Die Frachtsätze finden Anwendnng:

a) anf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindan gelegenen schweizerischen Stationen nnd weiter;

b) anf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind nnd ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen nnd weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich nach Bregenz transit, Bnchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten

Fortlaufende Nummer	320	321	322
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Friesen und Friesbrettchen, auch Jalousienbrettchen, gehobelt, genuthet, bezw. gelocbt	a) Hanf b) Werg	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes in ganzen Wagenladungen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	allen in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif aufgenommenen ungarischen Verbandsstationen	Budapest-dunaparti t. p. u. Budapest-föv. közrakt. Budapest-józsefváros Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Budapest-Kelenföld Budapest d. v. Köbánya alsó p. u. Köbánya felsö p. u. Ujvidék Vukovár Barcs Sziszek Zombor	Paredl, Verladestelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	allen im genannten Tarife aufgenommenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Fenerthalen	sämmtlichen in den in der Rubrik 8 genannten Tarif einbezogenen Bestimmungsstationen
oder umgekehrt			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Ausnahmetarifes
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedocb bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil IV, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1893	Ausnahmetarif für bestimmte Artikel des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1895	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Böhmen—Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau, giltig vom 1. November 1891
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife vorgesehenen Frachtsätze für Holz der Abtheilung C	a) 346 Centim. ad a) b) 310 ad b)	Die für Brüx giltigen Frachtsätze unter Zuschlag von 0·4 Kreuzern ö. W. = 0·8 Heller für 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		350 314	Die gleichen Frachtsätze wie für Bregenz
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			
		434 398 395 377 332 314 342 325 404 384	

Fortlaufende Nummer	323	324	325	326
1				
Die Publication erfolgt	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen der	königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Holz der Abtheilung b) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Eisen- und Stabldrabt,	Porzellanerde (Kaolin)	Hornvieh
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Putzeried	unverpackt: Klagenfurt (k.k.St.B.) (S.B.) „ (S.B.) / Assling; verpackt: Klagenfurt (k.k.St.B.) (S.B.) „ (S.B.) / Assling	Weiherhammer	den in den Heften 1 und 2 des Specialtarifes für Horuviehtransporte des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres enthaltenen österreichischen und ungarischen Stationen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Arnschwang	Probstzella	Városlöd	Feldkirch
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg b) „ „ „ „ 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der übrigen für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes geltenden Bestimmungen	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jäuner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900
Bezeichnung	Tarif-Theil IV, Heft 3, vom 1. Juni 1894 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oester.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. October 1895	Specialtarif für Hornviehtransporte, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, giltig vom 1. März 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze		Es bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·29 Mark	a) 3·14 2·58 Mark; b) 2·90 2·40 / 3·14 2·39 / 2·90 2·21	1·89 Mark	Im Verkehre mit Feldkirch finden die für die Station Bucbs loco in den genannten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze und Rontenangaben Anwendung
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				
14				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
327	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Obst, getrocknetes, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Bares Sziszek Andrijevci Bosna-Brod Brod Brsadin Eszék Garcin Ivankovo Mikanovci Mitrovicz nnd Mitrovicz-Szávapart loco und trans. Samacz Strzivojne-Vrpolje Vinkovci loco Vinkovci trans. Vnkovar Zimony Brčka Gnnja	a) Bludenz, Bregenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Lauterach, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach und Strassenhäus; b) St. Margrethen, Hard-Fussach, Lustenau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen nnd Frachtbrief, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900	Tarif des Oesterr.-Ungar. Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 364 369 357 362 471 476 465 470 458 463 499 504 460 465 465 470 490 495 484 489 535 540 490 495 477 482 496 501 490 495 487 492 *) 575 580 536 541 528 533		Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze für Zimony—Bregenz gelten auch für Zimony - Lindau
328	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Baumwollwaaren der Pos. B—7, sowie für die aus Baumwollwaaren der Pos. B—7 und Garne der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen gebildeten gemischten Wagenladungen	Bludenz	Prag St.B. loco und transit, Smichow St.B., Prag - Bubna, Prag - Sandthor nnd Prag-Smichow B.E.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen nnd Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896	400	Heller 376	24	Im Kartirungswege		
				Feldkirch					400	393	7			
			Baumwollwaaren der Pos. B—7. Garne aus vegetabilischen Stoffen der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen und für aus diesen Artikeln gebildete gemischte Wagenladungen	Bludenz	Turnau B.N.B.				448	418	30			
				Feldkirch					458	437	21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
329	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein und Weinmaische, in Fässern oder in Reservoir-, resp. Cisternenwagen, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg }	Branzoll, Station der Südbahn-Gesellschaft	Bludenz Buchs Feldkirch Frastanz Nendeln Nenzing Schaan-Vaduz Strassenhaus	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der in Rubrik 8 genannten Ausnahmetarife	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für Wein etc. im Oesterr.-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehre, giltig vom 1. October 1886	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 217·2 b) 184·8		Im Kartirungswege		
					Bregenz Dornbirn Götzis Hohenems Lauterach Lindau Rankweil Schwarzach					221·2	188·8			
					Hard-Fussach Lustenau					224·0	192·2			
					St. Margrethen					227·2	193·8			
330	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D—13 des Tarif-Theiles 1	Bubentsch	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hohenems Lauterach Lindau Lochau Nendeln Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach Strassenhaus	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896	Es bestehen keine directen Frachtsätze	172 Heller		Im Kartirungswege		
			oder umgekehrt		Hard-Fussach Lustenau St. Margrethen					184 Heller				
331	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Kis-Bocskó	Bregenz Buchs Lindau St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 312 310 312 313		Im Kartirungswege		
				Ungvár	Bregenz Buchs Lindau St. Margrethen					282 280 282 283				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
332	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen	Gilvács	Feldkirch transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Dieser Frachtsatz wird nur für solche Sendungen angewendet, welche an einen Empfänger in Feldkirch adressirt sind und nach erfolgter Einlagerung daselbst nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Feldkirch transit zu lauten	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	329 Heller		Im Kartirungswege		
333	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Laut Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Tarif für den Galizisch-Ungar. Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897, resp. Nachtrag I hiezu		Laut Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach	Nach oder von										
	Bielitz	Chrzanow Frachtenstation	Dzieditz	Granica	Krakau	Krzeszowice	Lodygowice	Oświęcim	Podgórze-Bonarka	Szczakowa	Trzebinia
	per 100 Kilogramm in Hellern										
Abos	191	216	196	227	102	215	192	207	192	226	216
Eperjes	197	210	201	217	177	200	189	201	177	216	207
Igló	169	194	174	205	200	203	158	185	201	204	197
Kaposztafalu	160	185	165	196	191	194	151	176	192	195	188
Kassa	199	224	204	235	203	224	192	215	203	234	224
Kis-Szeben	181	194	185	201	161	184	173	185	161	200	191
Liptó-Szt. Miklós	141	166	146	177	172	175	129	157	173	176	169
Nagy-Sáros	193	206	197	213	173	196	185	197	173	212	203
Poprád-Felka	152	177	157	188	183	186	151	168	184	187	180
Ruttka	102	127	107	138	133	136	98	118	134	137	130
Zsolna	87	116	94	127	124	124	72	109	122	126	118

Fortlaufende Nummer	334	335	336
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
2			
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	Steyrthalbahn
3			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	I. Petrolenmnaphtha (Rohbenzin); II. Petrolenmbenzin (Benzin aus Erdöl)	Gyps der Pos. G—26/1 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Kohle der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Doicesti Ploieni Ploesti Targovistea Doicesti Ploieni Ploesti Targovistea Doicesti Ploieni Ploesti Targovistea Doicesti Ploieni Ploesti Targovistea	via Wöllersdorf—St. Pölten	Bilin Breiten-schützing Bruch Brüx *) Dux-Liptitz Eisenberg Kosten Ladowitz *) Littitz Nürschan Nussdorf trs. Oberleutensdorf Ossegg und Ossegg II Ossegg- Riesenberg Schrambach Staah Teplitz- Waldthor Wiesa-Ober-leutensdorf
5			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Mannheim Mannheim-Neckarvorstadt Mannheim Bad. B. Regensburg Bregenz Buchs Lindau (k.k.St.B. u. kgl. Bayer. St.B.) St. Margretben	Puchberg am Schneeberg Bilin Budweis Eger Carlsbad B.E.B. und Karlsbad Centralbhf. k.k.St.B. Prag (St.B.) Turnau	Steyrdorf
6			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- nnd Abladen ist Sache der Partei	Anfgabe als Frachtgnt, Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmnngen	Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
7			
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Directer Tarif für den Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg vom 1. Jänner 1895 Tarif für den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1895	Localtarife	Localtarife
9			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Ctms. ad I: 709 677 670 706 Ctms. ad II: 907 875 868 904 663 631 624 660 657 625 618 654 611 579 572 608 666 634 627 663	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
10			
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Heller: 143 101 140 170 122 144	Heller per Tonne: 1060 310 1060 1040 1060 1080 1080 1060 1060 840 840 690 1060 1080 1080 1080 630 870 1090 1080
11			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden	
12			
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liqnidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss			
14			
Besondere Bemerknngen			*) Die Frachtsätze von Brüx, bezw. Ladowitz haben auch für jene Sendungen Geltnng, welche von den in Brüx, bezw. Dux mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn verbundenen Schächten aufgegeben werden

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Die Publication erfolgt	von der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif auf welchem das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
		Das Zugeständniss wird gemacht	und im Namen der		von / nach			Bezeichnung		per 100 kg	per 100 kg			
337	1	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle, Petroleum-Naphtha und Benzin, aus Petroleum destillirt (siehe auch besondere Bemerkungen)	Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges von mindestens dem gleichen Frachtquantum Rohpetroleum ab galizischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Pardubitz. Dieser Bezug muss innerhalb einer Frist von längstens 12 Monaten von dem Tage des Versandtes ab Pardubitz bewirkt worden sein	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), resp. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896	Kreuzer	37·2	42·2	39·2	42·2	55·0	53·7	85·0	91·7	85·6	83·8	52·7
									Heller	74·4	84·4	78·4	84·4	110·0	107·4	170·0	183·4	171·2	167·6	105·4
									Heller	53·6	73·6	62·6	70·6	91·8	93·4	166·0	166·0	167·2	163·6	89·8
									Heller	20·8	10·8	15·8	13·8	18·2	14·0	4·0	17·4	4·0	4·0	15·6
										Im Rückvergütungswege										
										Die Rückerstattung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Beibringung der Frachtbrief-Duplicate über den Bezug des entsprechenden Quantums Rohpetroleum nach Pardubitz und der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt ab Pardubitz. Der Empfänger der Sendungen in Pardubitz muss zugleich als Absender der Transporte ab Pardubitz im Frachtbriefe genannt sein. Die Rückvergütung ist spätestens drei Monate, vom Tage des Versandtes ab Pardubitz an gerechnet, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu reclamiren, widrigenfalls jeder Rückvergütungsanspruch erlischt. Die vorgelegten Frachtbrief-Duplicate werden nicht zurückgestellt											
										Für Sendungen von Petroleum-Naphtha und Benzin, aus Petroleum destillirt, werden unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die vorstehenden um 10 Percent erhöhten Frachtsätze eingehoben										

338	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
k. k. Oesterr. Staatsbahnen														
Südbahn-Gesellschaft														
Schienen und Oberbankleinmateriale der Pos. E—5, Ziffer 5, des Tarif-Theiles 1														
Prevali														
Lustenau														
Sendungen müssen unter der Adresse der Banleitung der internationalen Rheinregulirung in Bregenz als Frachtgut befördert werden und zur Rheinregulirung bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei														
vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900														
Localtarife														
284 Heller														
180 Heller														
104 Heller														
Im Kartirungswege														

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
339	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Sägespäne	Ortenegg Reifnitz	Triest-Freihafen Triest-St. Andrae Triest-Südbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Bestehen keine directen Tarife	Heller 64 66		Im Kartirungswege		
340	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Localbahnen	Brennholz aus Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S. transit Berhometh a. S. loco Czudin Komarestie-Słobodzia Lukawetz Panka Petroutz Storożynetz Zadowa	Czernowitz Volksgarten Kolomea Sniatyn Zablotów Kolomea Sniatyn Zablotów Kolomea Sniatyn Zablotów Kolomea Sniatyn Zablotów Kolomea Sniatyn Zablotów Kolomea Sniatyn Zablotów Kolomea Sniatyn Zablotów Kolomea Sniatyn Zablotów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Heller 44 42 65 57 61 53 45 49 55 47 51 63 55 59 52 44 48 47 39 43 47 39 43 59 51 55	Heller 38 36 45 42 42 39 36 36 39 36 36 41 38 38 39 36 36 37 34 34 37 34 34 39 36 36	Heller 6 6 20 15 19 14 9 13 16 11 15 22 17 21 13 8 12 10 5 9 10 5 9 20 15 19	Im Kartirungswege		
341	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Lemberg-Bełzec(-Tomaszów)	Rundholz der Pos. H—18, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	sämmtlichen Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec(-Tomaszów)		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen zur Verarbeitung in einem inländischen Holzindustrie-Etablissement bestimmt sein und an die Adresse eines solchen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Special-Tarif 2	50 Percent der Frachtsätze des Special-Tarifes 2 der Gebührenberechnungstabelle im Tarife, Theil II, Heft II, Abschnitt B—V, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern für 100 kg	Verschieden		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
342	k. k. Oesterr. Statsbahnen	Neuen Bukowinaer Localbahnen	Getreide der Pos. G—9 und Mahlprodncte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nowosielitza	Radautz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	87	73	14	Im Kartirungswege		
				und umgekehrt					Heller	Heller	Heller			
343	k. k. Oesterr. Statsbahnen	betheiligten Verwaltungen	a) Rob-Petroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl, Mineralthoer; b) raffinirtes Petroleum; c) Petroleumnaphtha (Robbenzin)	in Fässern oder Reservoirwagen	Eislingen (Station der kgl. Württembergischen Staatsbahnen)	Als Frachtgut, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für 10.000 kg per Wagen nnd Frachtbrief. Das Anf., bezw. Abladen ist von den Parteien zu bewirken	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1895		a) Baicoi 463 Bucarest N. — Campina 457 Doftana 459 Doicesti 493 Gageni 469 Moinesti 475 Monteor 486 Onesti 461 Ploesti 470 Plopeni 471 Targovistea 490		Im Kartirungswege		
				Stationen der rumänischen Eisenbahnen						Ctms.				
										b) Baicoi 670 Bucarest N. 681 Campina 674 Doftana 676 Doicesti 702 Gageni 669 Moinesti 633 Monteor 646 Onesti 619 Ploesti 663 Plopeni 670 Targovistea 699				
										c) Baicoi 644 Bucarest N. 655 Campina 648 Doftana 650 Doicesti 676 Gageni 643 Moinesti 607 Monteor 620 Onesti 593 Ploesti 637 Plopeni 644 Targovistea 673				
344	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlprodncte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelkuchen und Oelknebenmehl, Oelsaaten; b) Säcke, leere, gebrauchte	Wien-Lagerhaus nnd Wien-Praterqual	Nussdorf	Anfgabe als Fraebtgut. a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. b) In jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	6	4	2	Im Kartirungswege		Das Anf- nnd Abladen, bezw. das Umladen von Eisenbahnwagen ins Schiff oder umgekehrt haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				oder umgekehrt					Heller	Heller	Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
345	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Position H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Bednarów Bolechów Borki wielkie Brody Czernowitz Dolina Hadikfalva Hatna Hliboka Jaroslau Komańcza Korszów Krechowice Krościenko Ławoczne Lemberg Lemberg-Podzamcze Lisko-Łukawica Lubaczów Lupków Lużan Mikuliczyn Monasterczyska Nadwórna Nepolókoutz Olszanica Ottynia Ożydów Posada-Chyrowska Premyśl Rawa ruska Sambor Skole Sniatyn-Załucze Stanislau Starzawa Stryj Synowódzko wyżne Tartarów Ustrzyki Volksgarten Worochta Woronienka Wygoda Zagórz Zborów Złoczów Znczka	a) Feldkirch transit b) Wilten transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Diese Frachtsätze finden nur Anwendung auf Sendungen, welche an einen Empfänger in Feldkirch, bezw. Wilten adressirt sind und nach erfolgter Einlagerung daselbst nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Feldkirch **transit**, bezw. Wilten **transit** zu lauten	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) | b) 324 | 381 312 | 369 325 | 382 317 | 374 325 | 382 314 | 371 325 | 382 325 | 382 325 | 382 305 | 329 305 | 348 325 | 382 318 | 375 305 | 348 320 | 370 305 | 358 305 | 358 305 | 342 305 | 340 305 | 350 325 | 382 325 | 382 325 | 382 325 | 382 325 | 382 305 | 344 325 | 382 312 | 369 305 | 344 305 | 338 305 | 348 305 | 351 314 | 371 325 | 382 325 | 382 305 | 346 307 | 364 312 | 369 325 | 382 305 | 348 325 | 382 325 | 381 325 | 381 322 | 379 305 | 340 318 | 375 314 | 371 325 | 382		Im Kartirungswege		
346	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. und leere gebrauchte Säcke laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Nürnberg Nordbahnhof Nürnberg Nordostbahnhof oder umgekehrt	den in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen österreichischen Stationen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil III, Heft 3, vom 1. December 1896 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Anstossbeträge für 100 kg in Pfennig a) für Getreide: 3 / 2 b) für leere gebr. Säcke: 4 / 2 an die für die Station Nürnberg Ostbahnhof in den Stationstarifen vorgeschenen Frachtsätze		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
347	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18 des Oesterr.-ungar. Tarif-Theiles I	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Weiterverfrachtung der Sendungen nach Danzig und darüber hinaus auf dem Wasserwege binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nadbrzezie an gerechnet, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Versobieden	Siehe untenstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe, bei überwiesenen Gebühren eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie-Landungsplatz transit bei frankirten Gebühren, und der Schiffsladescheine über die Weiterverfrachtung per Weichsel nach Danzig und darüber hinaus. Die bezeichneten Documente dürfen keinen Frachterstattungsstempel tragen und sind längstens bis Ende März 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen		

Von den nachsteheud aufgeführten Stationen nach Nadbrzezie-Landungsplatz transit (für Danzig und darüber hinaus) per 100 Kilogramm in Hellern

Alt-Sandez	77	Hlihoka	128	Nadyby-Wojutycze	75	Stanislau	104
Baranów	27	Horynice	72	Nepolokoutz	119	Staresioło	86
Barszczowice	86	Husiatyn	130	Nen-Sandez	75	Starzawa	75
Basznia	71	Huta zielona	75	Niżankowice	71	Stronie	79
Bednarów	102	Itzkany	137	Nowa grohla	67	Stróże	69
Bełz	81	Iwonicz	79	Nowosielce-Gniewosz	84	Stryj	89
Biecz	74	Jaroslau	61	Oleszyce	67	Stryszów	79
Bierzanów	71	Jasłany	32	Olszanica	79	Stryżów a. W.	67
Bobowa	67	Jasło	74	Orlo transit (für Sendungen von Ungarn)	82	Sucha	81
Bobrówka	66	Jeleśnia	86	Osielec	84	Swoszowice	72
Bochnia	66	Jordanów	86	Ottynia	107	Synowódzko wyżne	94
Bogdanówka	110	Kałusz	99	Ożydów	94	Szczawne-Kulaszne	86
Bogoniowice-Ciężkowice	66	Kalwarya	77	Pisarzowa	79	Tarnohrzeg	22
Bogumilowice	60	Kamionka	74	Piwniczna	79	Tarnopol	104
Bolechów	92	Kasina wielka	86	Podgórze-Bonarka	72	Tarnów	57
Borki wielkie	105	Kłaj	67	Podgórze-Plaszów	71	Tartarów	117
Borysław	86	Kołomea	113	Podłeże	69	Tłumacz-Pałahicze	107
Brody	97	Komańcza	87	Podwołoczyska	112	Trembowla	110
Brzeżnica	75	Kopyczyńce	127	Posada-Chyrowska	74	Trziana	57
Buczacz	117	Krasne	90	Przemyśl	67	Tuchów	61
Chabówka	87	Krechowice	98	Przeworsk	57	Tymbark	82
Chmielów	22	Krościenko	77	Przyhówka	71	Uhnów	79
Chodorów	92	Krosno	77	Ptaszkowa	72	Ustrzyki	77
Czarna	52	Krystynopol	84	Rawa ruska	75	Volksgarten	124
Czernowitz	124	Lachowice	82	Raycza	92	Węgierska-Górka	90
Czortków	124	Lancut	61	Ropczyce	52	Werchrata	74
Czudec	66	Lawoczne	99	Rozwadów	37	Wieliczka	72
Dąbie	43	Leluchów Landesgrenze	84	Ryczów	77	Wiśniowa	69
Dębica	19	Lemberg	82	Rymanów	79	Wola-Łużańska	71
Delatyn	113	Lemberg pod zamkiem	84	Rytro	79	Worochta	117
Dohra	84	Limanowa	81	Rzeszów	60	Woronienka	119
Dobromil	72	Lisko-Lukawica	81	Rzeszów-Staroniwa	61	Zabłotce	95
Dolina	95	Lubaczów	69	Rzochów	40	Zadwórze	89
Drohobycz	84	Lubieńce	90	Sądowa-Wisznia	75	Zagórz	82
Dublany-Kranzberg	79	Lupków	90	Sambor	79	Zagórzany	72
Friedrichshütte	87	Maków	82	Sanok	82	Załuż	82
Frysztak	69	Marcinkowice	77	Sędziszów	54	Zarszyn	79
Gaje-wyzne	86	Maximówka	109	Skawce	79	Zaryte	89
Głęboka	75	Mielec	40	Skawina	74	Zator	79
Gorlice	74	Mikuliczyn	117	Skole	95	Zhorów	98
Gromnik	64	Milówka	90	Skołyszyn	75	Zbydniów	32
Grybów	69	Mszana	79	Słotwina	64	Zielona	77
Hadikfalva	133	Msana dolna	87	Sokal	86	Złoczów	95
Halicz	99	Muszyna-Krynica	82	Sól	92	Zwardon	95
Hatna	136	Nadwórna	110				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
348	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Bednarów Bolechów Borysław Czernowitz Czortków Dolina Hadikfalva Hatna loco und transit Hliboka loco und transit Hliboka transit*) Husiatyn Kománcza Korszów Krechowice Luzan Mikuliczyn Nadworna Nepolokoutz Ottynia Sambor Skole Stanislau Stryj Synowódzko wyżne Volksgarten Worochta Woronienka Wygoda Zuczka	Burdujeni transit	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, resp. Zahlung der Fracht hiefür. Die Frachtbriefe haben direct nach Braila oder Galatz oder nach Jasi transit (für Odessa) zu lauten. Die Verladung hat durch den Absender zu erfolgen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif		Ctms. 71 89 108 32 99 84 23 14 31 24 108 140 56 79 37 82 70 40 56 113 108 56 98 106 32 88 90 96 33		Im Kartirungswege		*) Nur gültig für Sendungen von den Stationen Berhometh a. S. und Czudin
349	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Coaks	Krakau Lemberg	Burdujeni transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif, bezw. Verbandstarif der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen		Ctms. 133 77		Im Kartirungswege		
350	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Cement	Oświęcim Krakau	Kolomea	Aufgabe als Frachtgut bis zum Maximalquantum von 7 Wagenladungen und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Brückenbauzwecken im Bezirke Kolomea verwendet werden, und mit Frachtbriefen unter der Adresse des Bezirksausschusses in Kolomea zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif		Heller 127 118	119 107	8 11	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
351	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Chromsaures Kali und chromsaures Natron	Hrastnigg	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hard-Fussach Hohenems Lauterach Lindau Lindau Rangirbahnhof Lustenau Nendeln Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach St. Margrethen Strassenhaus	Bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte und Einhaltung der bezüglichen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 315·6 341·6 333·2 336·2 325·2 323·4 330·6 341·0 332·8 339·8 346·0 344·6 342·8 330·0 320·4 327·0 332·2 337·6 343·8 318·2		Im Kartirungswege		
352	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Eichen- und Buchenschnittholz (rohe Friesen) der Pos. H—18 des Tarifes, Theil I, für die österr.-ungarischen Eisenbahnen	Barcs Csaktornya Gilvács Hosszúmezö Kolozsvár Uj-Gradiska Ungvár Vizakna	Bludenz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Localtarife, bezw. Gemeinschaftliches Heft B für den Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 274 242 322 327 320 294 320 355		Im Kartirungswege		
353	k. k. Oesterr. Staatsbahnen Nenen Bukowinaer Localbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Neu der Pos. H—11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Von sämmtlichen Stationen der Linien: 1. Zuczka—Nowosielitza nach Zuczka 2. Hatna—Kimpolung nach Hatna 3. Hliboka—Berhometh und Karapczin—Czudyn nach Hliboka 4. Wama—Russ-Moldawitza nach Wama 5. Hadikfalva—Brodina und Karlsberg—Putna nach Hadikfalva 6. Hlihoka—Sereth nach Hlihoka 7. Itzkany-Suczawa nach Itzkany 8. Lużan—Zaleszczyki nach Lużan 9. Nepolokoutz-Wiżnitz nach Nepolokoutz	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach Itzkany transit oder nach rumänischen Stationen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen Das Anfladen haben die Absender auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 30. April 1900	Localtarif Classe C des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt D, bezw. D/XVI Specialtarif 2 des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt D, bezw. D/XVI	Verschieden			Im Kartirungswege		

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt

Ernsdorf

Genf transit

Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens
A. 5.000 kg \ per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen im Tarif-Theil I, Abtheilung A, für den Oesterreichisch-Ungarisch-
B. 10.000 kg / Schweizerischen Eisenbahnverband.
Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend erbracht ist. Die Waaren dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen

vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis 30. April 1900

Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. December 1894

	A.*) Möbel verpackt	A.*) Möbel unverpackt
	Francs per 1000 kg	
1. Von Ernsdorf bis zum Schnittpunkte . . .	3·60	5·40
2. Vom Schnittpunkte bis Genf transit . . .	59·00	59·00

	B. Möbel verpackt	B. Möbel unverpackt
	Francs per 1000 kg	
Von Ernsdorf nach Genf transit	43·10	45·60

	A.*) Möbel verpackt	A.*) Möbel unverpackt
	Francs per 1000 kg	
1. Von Ernsdorf bis zum Schnittpunkte . . .	3·60	5·40
2. Vom Schnittpunkte bis Genf transit . . .	59·00	59·00

	B. Möbel verpackt und unverpackt
	Francs per 1000 kg
Von Ernsdorf bis Genf transit	43·10

Zugestandener Frachtsatz

Im Kartirungswege

*) Die Tarifsätze unter 1., d. i. bis zum Schnittpunkte, werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für 20 kg per Frachtbrief), die Theilsätze unter 2., d. i. vom Schnittpunkte, für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen berechnet.
Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben

1	Fortlaufende Nummer
2	Die Publication erfolgt
3	von der und im Namen der
4	für Artikel
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von / nach
6	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7	und gilt in der Zeit
8	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
14	Besondere Bemerkungen

355

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
			a) Banmaterialien, insoweit selbe unter die Artikel der Ausnahmetarife III und IVa eingereiht sind, ferner Gyps, Dachpappe, Gerüstmaterlale, sowie Banreqnisiten für Hochbanten, Eisenbahnbaureqnisiten, wie Handkarren, Schiebtruhen, Rollbahnwagen, alte Rollbahnschienen n. dgl., für sämmtliche Artikel bei Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Verwendung der Sendungen bei solchen Nordbahn-Banherstellungen, für welche in den Banverträgen die Gewährung der nebenbezifferten Frachtbegünstigungen ausdrücklich vorgesehen ist. Auf- und Abladen der Sendungen in Wagenladungen dnrch die bauführende Firma. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif vom 1. Juli 1899		0·60 Heller für 100 kg nnd 1 km, zuzüglich 4 Heller Manipulationsgebühr für 100 kg		Die Rückerstattung der entfallenden Beträge erfolgt gegen Vorlage der anf die bauführende Firma als Absenderin und Empfängerin lantenden Frachtbriefe, welche von Seiten der den Ban leitenden oder beaufsichtigenden Nordbahnorgane die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei Banherstellnngen der vorbezeichneten Art verwendet wnrden. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt. Die Refactierechnung ist spätestens zwei Monate nach Vollendung der Bauarbeiten zur Einreichnng zu bringen, widrigenfalls eine Rückvergütnng nicht mehr geleistet wird	Die nebenstehend angeführten Frachtermässignngen können durch die bauführende Firma nur dann in Anspruch genommen werden, wenn von derselben sofort nach Erstehung der Banarbeiten über diese Inanspruchnahme Anzeige an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erstattet wird. Die vorstehend unter a) vorgesehene Frachtermässigung findet bei Einhaltnng der für die Beförderung zur Banstelle festgesetzten Bedingnngen anch für die Rückbeförderung des Gerüstmateriales, sowie der Banrequisiten für Hochbauten, dann die Eisenbahnbanrequisiten, wie: Handkarren, Schiebtruhen, Rollbahnwagen, alte Rollbahnschienen u. dgl. in der Depotstation Anwendung
			b) Einrichtungsgegenstände, wie Thüren, Fenster, Thür- nnd Fensterstöcke, Beschläge, Fussböden, Fussbodentheile u. dgl., Eisenconstructionstheile für Dachstühle, dann Steinmetz-, Tischler-, Zimmermanns- nnd Schlosserarbeiten, bei Aufgabe in jeder Menge							0·264 Heller für 100 kg nnd 1 km (einschliesslich der Manipulationsgebübr), mindestens jedoch 4 Heller für 100 kg				

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Verwaltungen													
Getreide													
Stationen der königl. Ungar. Staatseisenbahnen, ausgenommen die Stationen der Marchthallinie													
Göding loco													
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Tarif-Theiles III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind												
vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900													
Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife													
Verschieden													
Frachtsätze des Specialtarifes 1 laut Localgütertarifes der königl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1897 für die Station Holics, erhöht um 6 Heller per 100 kg, soferne sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der Instradirungstabellen zum Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895													
Verschieden													
Im Rückvergütungswege													
Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt													
Die nebenstehend zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österr. Bahnverwaltungen getragen													

Die ziffermässig gleichen Frachtsätze, wie die vorstehend für Getreide zugestandenen, werden auch für leere gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung angewendet. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Verwaltungen													
Getreide													
Stationen der königl. Ungar. Staatseisenbahnen, ausgenommen die Stationen der Marchthallinie													
Göding loco													
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Tarif-Theiles III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind												
vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900													
Tarif-Theil III, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife													
Verschieden													
Frachtsätze des Specialtarifes 1 laut Localgütertarifes der königl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1897 für die Station Holics, erhöht um 6 Heller per 100 kg, soferne sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der Instradirungstabellen zum Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895													
Verschieden													
Im Rückvergütungswege													
Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt													
Die nebenstehend zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österr. Bahnverwaltungen getragen													

Die ziffermässig gleichen Frachtsätze, wie die vorstehend für Getreide zugestandenen, werden auch für leere gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung angewendet. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt werden.

359	358	Fortlaufende Nummer	1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Die Publication erfolgt von der	2
betheiligten Verwaltungen		und im Namen der	3
Holzzellstoffe (Cellulose) der Pos. H—32 a und b der Güterclassification des Tarifes (Theil I) vom 1. Jänner 1898	Malz	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Hallein	Hohenau	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Saybusch-Żywiec	den Stationen Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau (Theil III, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Verkehres), dann nach den Verbandsstationen der sonstigen nebenbezeichneten Tarife	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	und gilt in der Zeit	7
Localtarife, bezw. Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandtarif (Theil II) vom 1. Jänner 1897	Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1899; Theil III, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898; Theil III, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898; Theil III, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1896; Theil III, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. December 1898, und zwar bezüglich der Stationen Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
212 Heller	Verschieden	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	13 Heller aus den in den begünstigten Relationen in Geltung stehenden Frachtsätzen laut der nebenbezeichneten Verbandtarife	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Art der Durchführung	12
	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
	Sendungen nach anderen Verbandstationen als Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau im Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Verkehre werden nicht bonificirt. Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den nebenbezeichneten Tarifen eine Restringirung erfahren, so tritt auch in dem gleichen Masse eine Reduction des bezüglichen Frachtnachlasses ein	Besondere Bemerkungen	14

1	Fortlaufende Nummer	360	361
2	Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisenbahn Wien-Aspang
3	von der Namen der		
4	für Artikel	Bier in Fässern	Gyps der Pos. G—26 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Loboditz	Pucbberg am Schneeberg
5	nach	Zdounek	Wien-Praterquai oder Wien-Donauquaibahnhof
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Fracbtbrief und Wagen; Besorgung des Ablegens nnd Aufladens, sowie Abladens der Sendnngen durch den Absender, bezw. Empfänger	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen seitens des Versenders, bezw. Empfängers. Einbaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarife, nnd zwar für das Hanpthahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	52 Heller	82·2 Heller
10	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	42 Heller	58 Heller
11	per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	10 Heller	24·2 Heller
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14	Besondere Bemerkungen	Werden Wagen mit einem Ladegewicbte von nur 7500 kg beigestellt, so wird die Frachtgebühr für das wirkliche Gewicbt, mindestens aber für dieses Ladegewicht berecbnet	

Leer retourgehende Bierfässer			
Kojetein transito (für Sendungen von Csácza, Klsutcza-Ujhely, Kralován, Nagybicse-Predmér, Pnchó-Kocskócz, Rattka, Trencséulsztebnik und Zsolna)	Zdounek	51 Heller	82·2 Heller
	Loboditz	42 Heller	58 Heller
Loboditz	Loboditz	9 Heller	24·2 Heller
Im Rückvergütungswege			
Auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstationen die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch den Absender besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen nnd Auflegen durch den Empfänger bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht zurückgestellt			
Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Besorgung des Auf- und Abladens, sowie Auflegens des Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechtbaltung der einschläglgen tarifmässigen Bestimmungen			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
362	Eisenbahn Wien-Aspang	betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Malaczka	Wien E.W.A. (Rutschengeleise)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Local- und Verbandsgütertarife	Besteht kein directer Frachtsatz	54 Heller		Im Kartirungswege		
363	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Specialtarifes 3	Sknisch	Stockerau	Frachtzahlung für das factische Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien auf eigene Kosten und durch ihre eigenen Arbeiter in der jeweilig hiefür festgesetzten Frist	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	Heller: 78	41	37	Im Kartirungswege	Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die k. k. Reichsstrassen-Verwaltung als Aufgeberin und alleinige Empfängerin erscheinen. Die Steine müssen zur Beschotterung der Reichsstrassen bestimmt sein	
					Spillern				78	41	37			
					Kornenhurg				80	42	38			
					Floridsdorf-Jedlesee				60	44	16			
					Langenzersdorf				81	43	38			
				Chrast	Stockerau				80	43	37			
					Spillern				81	43	38			
					Kornenhurg				82	44	38			
					Floridsdorf-Jedlesee				63	46	17			
					Langenzersdorf				83	45	38			
				Hlinsko	Stockerau				75	38	37			
					Spillern				75	39	36			
					Kornenhurg				77	40	37			
					Floridsdorf-Jedlesee				60	41	19			
					Langenzersdorf				78	40	38			
				Pulkau	Spillern				34	18	16			
					Stockeran				32	16	16			
364	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische	Königshan transit Schwadowitz-Eipel	Luschtěnitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	60 Kronen per 10.000 kg		Im Kartirungswege		
365	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juli 1900 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage einer Schlackenziegelei in Kladno nach der Station Kladno (B.E.B.) bestimmten Baumaterialien und maschinellen Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Kladno (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn oder bei Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässignng nnter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
366	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Spiritus der Pos. 8—50 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Buczacz Czortków Dżunyń Hadyńkowce Hnsiatyn Kalinow-szczyzna Kopyczyńce Lemberg Lemberg-Podzamcze Monasterzyska Stanislau Tłnmacz-Pałahicze Tyśmienica Wasylkowce Zuczka	a) Abos b) Eperjes c) Kralován	Aufgabe in Fässern oder in Reservoir-(Kessel-, Cisternen-)Wagen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 28. Februar 1900	Tarif für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Heller a) 316 338 333 350 366 h) 327 349 344 361 377 c) — — — 432 451 a) 333 355 280 285 305 273 280 273 361 — h) 341 366 282 282 316 284 291 284 372 — c) — 437 — — — — — — — 427	Verschieden	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	Nr. 116 vom 7. October 1899	2042	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schwartenholz und Sämmlinge, beim Sägebetriebe abfallend, nicht über 1 m lang, lose oder in Bündeln gebunden	Treihach-Althofen Neumarkt i. St. Scheifling	Wien I (K.E.B.)	In der 5. Rubrik soll es statt: nach „Wien I (K.E.B.)“ lauten: nach „Wien I (K.E.B.) und Penzing“	
2	Nr. 127 vom 4. November 1899	2227		Südbahn-Gesellschaft		Mautern Kalwang Wald Liezen Admont Unzmarkt Rottenmann			
3	Nr. 141 vom 12. December 1899	2864	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-(Luditz-)Buchau	Steinquadern und Steinplatten, einfach glatt behauen, unverpackt oder blos in Schutzrahmen, aus der Pos. S—55 c der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stetkowitz Milin Stupschitz Selčan Březnitz Woratschen Mirovic Pilsen Jechnitz Gerten Wolschan Nenhans Strakonitz Chlnmec-Pilař Kolinec Ihlawka-Katharinenhad Kruman Pladen Požar	Smichow	Es ist nachzutragen: unter den Versandtstationen der Rnbrik 5 Scheles und hiezn in Rubrik 9 10 11 h für 100 kg 87 65 22	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
5	Nr. 146 vom 23. December 1899	3212	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Domhrau) gelegenen Kohlengruben, respective Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres etc.	Brüssau-Brünnlitz, Triehitz, Böhm.-Trühan und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, insoweit tarifmässig via Olmütz instradirt wird	In Spalte 6 „bei Erfüllung nachstehender Bedingungen“ ist die Bedingung „Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen“ auf „Anfrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen“ richtigzustellen	
6		3213					a) und b) Wien-Nordbahnhof trans. für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft etc.	In Spalte 6 ist der Text der Zeilen 2 und 3 auf „Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen“ zu berichtigen	
7		3222			Kohlen, mineralische	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Domhrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres etc.	a) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, gleichviel in welchem Heizhause oder bei welcher anderen Dienstesstelle der genannten Verwaltung dieselben Verwendung finden	In Spalte 12 hat es anstatt „ad a) Im Rückvergütungswege“, richtig „ad a) Im Kartirungswege“ zu heissen	
8		3229					Wsetin	In Spalte 8 „Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht, Bezeichnung“ ist in Zeile 2 „Krasna“ auf „Wall.-Meseritsch“ richtigzustellen	
9	Nr. 1 vom 4. Jänner 1900	4	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisen und Stahl der Pos. E—7, 8, 9 etc.	Altkladno, Kladno etc.	Annathal-Rothau, Carlsbad (B.E.B.) trans., Komotau	In der Rubrik 10 (zugestandener Frachtsatz) soll es statt a) | c) | c) richtig: a) | b) | c) heissen	
10	Nr. 145 vom 21. December 1899	3201	Böhmische Commercialbahnen		Ziegel der Tarif-Pos. Z—1	a) Staré-Misto b) Jičin (B.C.B.)	Stationen der Böhmischen Commercialbahnen Bakov . . . . . Žerčice	Die in der Rubrik 10 enthaltenen Frachtsätze erscheinen verschoben und haben dieselben in der eingehaltenen Reihenfolge zu gelten, n. zw.: a) 25, b) 26 für Bakov und so fort, bis a) 19, b) 19 für Žerčice	
11	Nr. 141 vom 12. December 1899	2797	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz, als: Scheit- (Klohen-), Knüppel- (Prügel-), Stock- (Wurzel-), Stock- (Stnihen-) Holz aus den Pos. H—18, Punkt 1, und H—19, Punkt 1 und 2, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Salnau Oberplan Stögenwald Schwarzbach-Stnben Neustift-Quitosching Stein-Irresdorf Höritz Gojau Krumau Goldenkron Adolfsthal Krems-Mříč Korosek Potlč	a) Budweis loco und transit b) Zaměšt (Umschlag)	In der Rubrik 10 hat der Frachtsatz ad a) zu lauten: bei Stein-Irresdorf 26·8 h (statt 6·8 h); bei Adolfsthal 11 h (statt 4 h)	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. **Wien, 13. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate November 1899 und Vergleich der Einnahmen der ersten elf Monate 1899 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1898. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Eisenbahnverkehr im Monate November

1899 und Vergleich der Einnahmen der ersten elf Monate 1899 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1898.

Im Monate November 1899 hat das österreichische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 109 km erfahren, und zwar durch die am 18. des genannten Monats erfolgte Eröffnung der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka.

Im Monate November 1899 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 11,372.713 Personen und 11,203.378 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von fl. 26,447.019 erzielt, das ist per Kilometer fl. 1410. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9,496.665 Personen und 10,778.153 t Güter fl. 25,840.094 oder per Kilometer fl. 1438, daher resultirt für den Monat November 1899 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·9 Percent.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende November 1899 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 133,573.208 Personen und 95,372.306 t Güter, gegen 116,272.016 Personen und 91,466.342 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1899 auf fl. 265,242.692, im Jahre 1898 auf fl. 259,126.792.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten elf Monaten des Jahres 1899 18.438 km, im gleichen Zeitraume des Jahres 1898 dagegen 17.651·2 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1899 auf fl. 14.386, gegen fl. 14.680 im Jahre 1898, das ist um fl. 294 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1899 auf fl. 15.694, gegen fl. 16.015 im Jahre 1898, das ist um fl. 321, mithin um 2·0 Percent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse der ersten elf Monate 1899 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1899 Gulden
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	66.190
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	47.885
3. Leoben-Vordernberger Bahn	40.220
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	38.112
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	30.838
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	28.428
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	23.684
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	21.881
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	20.559
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	19.140
11. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	18.679
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	17.313
13. Böhmische Nordbahn	14.988
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	13.833
15. K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	13.662
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	12.370
17. Eisenbahn Wien-Aspang	10.838
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.929
2. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	20.649
3. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	19.271
4. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	17.918
5. Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	16.316
6. Stauding-Stramberger Localbahn	15.649
7. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	15.212
8. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	14.913
9. Bozen-Meraner Bahn	13.757

	Gulden
10. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	13.440
11. Kuttenberger Localbahn	13.270
12. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	11.052
13. Neutitscheiner Localbahn	9.928
14. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	9.868
15. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	9.746
16. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8.977
17. Localbahn Dolina-Wygoda	8.371
18. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	7.594
19. Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	7.035
20. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	5.945
21. Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	5.415
22. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	5.270
23. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.112
24. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.895
25. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	4.804
26. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.772
27. Unterkrainer Bahnen	4.703
28. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4.616
29. Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	4.536
30. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	4.065
31. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.981
32. Kremsthal-Bahn	3.948
33. Bukowinaer Localbahnen	3.945
34. Localbahn Asch-Rossbach	3.660
35. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	3.615
36. Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.608
37. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.578
38. Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.483
39. Localbahn Postelberg-Laun	3.479
40. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	3.457
41. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.407
42. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	3.356
43. Localbahn Plan-Tachau	3.260
44. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.255
45. Valsugana-Bahn	3.239
46. Mährische Westbahn	3.132
47. Böhmische Commercialbahnen	3.130
48. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	3.106
49. Mühlkreis-Bahn	3.073
50. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.925
51. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	2.856
52. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.737
53. Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.696
54. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.635
55. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	2.607
56. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.565
57. Localbahn Auspitz	2.548
58. Neue Bukowinaer Localbahnen	2.543
59. Localbahn Wotic-Selčan	2.534
60. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.444
61. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.357
62. Localbahn Melnik-Mšeno	2.351
63. Friauler Bahn	2.332
64. Localbahn Chabówka-Zakopane	2.372
65. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	2.313
66. Welser Localbahn	2.271
67. Steyrthal-Bahn	2.182
68. Localbahn Trzebinia-Skawce	2.155
69. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	2.127
70. Localbahn Saitz-Czeicz-Göding	2.093
71. Chrudim-Holitzer Localbahn (Heřmanměstec-Borohradek)	2.081
72. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	2.069
73. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	2.060
74. Murthal-Bahn	2.035
75. Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	2.026
76. Gailthal-Bahn	1.985
77. Gurkthal-Bahn	1.908
78. Ostgalizische Localbahnen	1.844
79. Pielachthal-Bahn	1.797
80. Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	1.664
81. Localbahn Mauthausen-Grein	1.652
82. Ybbsthal-Bahn	1.639
83. Localbahn Wolframs-Teltsch	1.629
84. Localbahn Deutschbrod-Saar	1.624
85. Pinzgauer Localbahn	1.583
86. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	1.543
87. Localbahn Modřan-Čerčan	1.538
88. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.533
89. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.483
90. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	1.380
91. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	1.328
92. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1.227
93. Localbahn Rakonitz Mlatz	1.135
94. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.142
95. Localbahn Laibach-Oberlaibach	1.127
96. Kolomeaer Localbahnen	1.095
97. Kleinbahn Lupków-Cisna	1.033
98. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.010
99. Localbahn Wodňan-Moldauthein	992
100. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	981
101. Localbahn Strakonitz-Březnitz	971
102. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	679

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten elf Monaten 1899 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1898 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	16·4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	10·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·6
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	5·2
Eisenbahn Wien-Aspang	4·7
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3·9
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·6
K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	0·3
Böhmische Nordbahn	0·2
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	74 5
Kleinbahn Lupków-Cisna	67·6

	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg	58·7
Localbahn Postelberg-Laun	37·2
Localbahn Dolina-Wygoda	26·4
Localbahn Melnik-Mšeno	24·9
Localbahn Saitz-Czeicz-Göding	19·8
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	18·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	18·1
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	17·3
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	16·9
Mährische Westbahn	13·8
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	13·8
Neue Bukowinaer Localbahnen	13·6
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	13·6
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	12·8
Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	12·5
Friauler Bahn	12·4
Gurkthal-Bahn	11·8
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	11·7
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	10·9
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	9·8
Localbahn Modřan-Čerčan	9·6
Valsugana-Bahn	9·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	9·3
Localbahn Gleisdorf-Weiz	9·1
Mühlkreis-Bahn	9·1
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	8·9
Unterkrainer Bahnen	8·7
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	8·4
Neutitscheiner Localbahn	7·5
Localbahn Auspitz	6·9
Pinzgauer Localbahn	6·7
Bozen-Meraner Bahn	6·5
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	6·4
Localbahn Plan-Tachau	5·6
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	5·6
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	5·6
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5·4
Localbahn Strakonitz-Winterberg	5·3
Stauding-Stramberger Localbahn	4·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	4·3
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4·2
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4·2
Localbahn Wotic-Selčan	4·1
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	3·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	3·2
Welser Localbahn	3·0
Gailthal-Bahn	2·8
Böhmische Commercialbahnen	2·6
Localbahn Swoleňowes-Smečna	2·1
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	2·0
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1·9
Localbahn Beneschau-Wlaschim	1·7
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	1·3
Localbahn Asch-Rossbach	1·1
Kremsthal-Bahn	0·8
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	0·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	0·5
Localbahn Wolframs-Teltsch	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten elf Monaten des Jahres 1899 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1898 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·9
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·5
B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Kuttenberger Localbahn	0·6
Localbahn Potscherad-Wurzmes	0·9
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	1·0
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	1·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·9
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	2·4
Murthal-Bahn	2·6
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2·8
Pielachthal-Bahn	4·0
Ybbsthal-Bahn	5·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	5·3
Localbahn Mauthausen-Grein	5·4
Localbahn Wodňan-Prachatitz	5·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	6·4
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	10·2
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	10·6
Bukowinaer Localbahnen	12·0
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	13·3
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	13·7
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	14·1
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15·9
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	17·2
Steyrthal-Bahn	21·8
Kolomeaer Localbahnen	38·6
Ostgalizische Localbahnen	38·9
Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	41·0
Localbahn Wodňan-Moldauthein	50·5
Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	58·2

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die im Monate November 1899 auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, erzielten Transporteinnahmen betragen im Personenverkehre fl. 2,067.488 und im Güterverkehre fl. 7,709.434, im Ganzen somit fl. 9,776.922, bei einer Frequenz von 4,819.447 Reisenden und 3,488.039 t Güter.

Hievon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre fl. 1,453.395 mit 4,127.214 Reisenden und im Güterverkehre Gulden 5,913.566 mit 2,904.350 t und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre fl. 614.093

mit 692.233 Reisenden und im Güterverkehre fl. 1,795.868 mit 503.689 t.

Gegen den Monat November 1898 zeigt sich im Personenverkehre eine Zunahme der Einnahme und Frequenz um fl. 195.682 und 1,418.725 Reisende, im Güterverkehre dagegen eine Verminderung der Einnahmen um fl. 161.564 bei einer Mehrbeförderung von 20.758 t.

Im Personenverkehre vertheilt sich das Plus auf die westlichen Staatsbahnen mit fl. 146.115 und 1,354.519 Reisenden und auf die Staatsbahnen in Galizien mit fl. 49.567 und 64.206 Reisenden.

Auf der Wiener Stadtbahn betragen die Einnahmen im Personenverkehre fl. 150.347 bei einer Frequenz von 1,805.451 Reisenden. Werden diese Ergebnisse aus jenen der westlichen Staatsbahnen ausgeschieden, so bleibt für die übrigen Linien derselben eine Steigerung der Einnahmen und Frequenz von fl. 49.692 und 167.926 Reisenden, welche hauptsächlich aus dem durch die Wiener Stadtbahn gehobenen Verkehre der Wiener Localstrecken der Oesterr. Staatsbahnen resultirt.

Im Güterverkehre vertheilt sich die Einnahme und Frequenz auf die westlichen Staatsbahnen mit einer Steigerung von fl. 128.415 und 105.779 t und auf die Staatsbahnen in Galizien mit einer Verminderung von fl. 289.979 und 85.021 t.

Auf den westlichen Staatsbahnen haben hauptsächlich die Artikel Erze, Eisen, Obst und Baumaterialien, insbesondere aber Kohle, Rübe und Holz eine Zunahme in der Beförderung erfahren, während Cement, Sand, Steine in geringerer Menge als im Vergleichsmonate verfrachtet wurden.

Die Minderbeförderung auf den Staatsbahnen in Galizien ist vorwiegend auf die geringere Einfuhr von Getreide aus Russland und lebenden Thieren aus Rumänien und auf die geringere Ausfuhr von Holz nach diesen beiden Staaten zurückzuführen.

Vom 1. Jänner bis 30. November 1899 beziffern sich die Einnahmen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen insgesammt mit fl. 102,961.120 gegen fl. 101,190.199 aus dem gleichen Zeitabschnitte im Jahre 1898, daher für das Jahr 1899 eine Mehreinnahme von fl. 1,770.921 resultirt.

Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 80 (+ 301 Reisende) und auf den Güterverkehr mit fl. 449 (+ 70 t), in welchen Einnahmen auch jene für die Postbeförderung im II. und III. Quartale des Jahres 1899 mit inbegriffen sind.

Gurkthalbahn. Die Mehreinnahme rührt zur Gänze aus dem Güterverkehre her, welcher infolge stärkerer Nutzholztransporte eine Zunahme der beförderten Menge um 1114 t zeigt.

Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt. Die namhafte Einnahmen- und Frequenzsteigerung erklärt sich durch den Umstand, dass im Vergleichsmonate nur die Theilstrecke Neudek—Platten für den Verkehr eröffnet war, während im Monate November 1899 die ganze Linie im Betriebe stand.

Localbahn Lemberg-(Kleparow-)Janów. Das Einnahmeplus entstammt ausschliesslich dem Güterverkehre, welcher eine Steigerung der beförderten Menge um 2216 t, meist Getreide und Mahlproducte, aufweist.

Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz. Diese Linie war im November 1898 nur für den Rüben- und Rübenschnittenverkehr, beziehungsweise ab 24. November auch für den Kohlenverkehr eröffnet, während im November 1899 diese Linie bereits für den Gesammtverkehr im Betriebe stand. Von der Mehreinnahme entfallen fl. 975 auf den Personenverkehr (+ 3223 Reisende) und fl. 3529 auf den Güterverkehr (+ 2511 t).

Localbahn Postelberg-Laun. Der Güterverkehr dieser Linie hat infolge Mehrbeförderung von Rüben, Rübenschnitten und Kohle eine Zunahme in der transportirten Menge um 7572 t erfahren. Die Mehreinnahme rührt einzig aus dem Güterverkehre her.

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. Der Personenverkehr weist eine Verminderung der Einnahmen um fl. 52 (— 963 Reisende) auf, während der Güterverkehr bei einer mehrbeförderten Menge von 332 t eine Mehreinnahme von fl. 1798 erfahren hat. In den Einnahmen aus dem Güterverkehre sind auch die Einnahmen für die Postbeförderung pro II. und III. Quartal 1899 eingeschlossen.

Localbahn Vöcklabruck-Kammer. Das Einnahmenplus provenirt ganz aus dem Güterverkehre, welcher eine Zunahme der beförderten Menge um 444 t, meist Bretter, zeigt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die im Monate November 1899 trotz der Mehrbeförderung erzielte Mindereinnahme erscheint durch die kürzeren Transportstrecken begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1898 sind definitiv, jene des Jahres 1899 für die Zeitperiode Jänner—August definitiv, ab September jedoch provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die ausgewiesene Mehreinnahme resultirt aus der steigenden Frequenz in allen Verkehrszweigen.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1899 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1898 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 320, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 19.980, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 20.300, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1960, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 33.340, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 35.300 ergeben.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A sowohl wie im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultiren aus dem Kohlenverkehre und aus dem Verkehre von diversen Gütern.

Die für das Jahr 1898 ausgewiesenen Einnahmen sind definitiv, jene des Jahres 1899 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner bis Juli richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1899 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 24.629 Personen und des Erträgnisses um fl. 24.067.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1898 eine Zunahme des Frachtquantums um 51.890 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 5848.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei	Getreide aller Art	um	5.025 t
„	Mehl und Mahlproducten	„	3.420 t
„	Holz aller Art	„	3.059 t
„	Steinen aller Art	„	4.835 t
„	Erzen und Schlacken	„	27.225 t
„	Eisen und Stahl	„	4.489 t
„	Kohlen	„	72.297 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei Zucker, raffinirt, um 1092 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 2481 Personen ab und das Erträgniss um fl. 631 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 41.684 t und des Erträgnisses um fl. 5770 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei	Mehl und Mahlproducten	um	117 t
„	Zucker, roh	„	345 t
„	Holz aller Art	„	2831 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren

bei	Getreide aller Art	um	272 t
„	Steinen aller Art	„	360 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 2603 Personen zu und das Erträgniss um fl. 1283 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 4405 t und des Erträgnisses um fl. 3169 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Zucker, raffinirt, Holz aller Art, Steine aller Art, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung aufweisen, und bei dem Artikel Zucker, roh, eine Minderverfrachtung zu constatiren ist.

Was schliesslich die Localbahn Saitz-Czeicz-Göding betrifft, so ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche zum Monate November 1898 im Personenverkehre eine Abnahme um 2378 Personen und des Erträgnisses um fl. 9, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 1295 t und des Erträgnisses um fl. 1056.

Diesbezüglich ist hauptsächlich rücksichtlich der Artikel Zucker, roh, sowie Steine aller Art eine Mehrverfrachtung und bei dem Artikel Getreide aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die Mindereinnahme ist dadurch entstanden, dass im Jahre 1898 auf Grund nachträglicher Abrechnungen sich Gebührenantheile von circa fl. 40.000 zu Gunsten der Bahngesellschaft ergeben haben, wodurch sich die Vergleichsziffer gegenüber jener des Jahres 1899 unverhältnissmässig erhöht.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1899 auf den garantirten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1898 ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro November 1899, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1898 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	+ 1.804	Personen	+ fl. 37.500
Ergänzungsnetz . . .	+ 11.620	„	+ „ 14.124
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 3.812	„	+ „ 13.775

Die stärkere Frequenz auf allen drei Netzen lässt sich durch die aussergewöhnlich warme Witterung des Monates November begründen, welche das Reisen besonders begünstigte.

Die Mehreinnahmen sind im Uebrigen auf die buchhalterischen Richtigstellungen pro Juli 1899 zurückzuführen.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro November 1899, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1898 verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	+ 10.899 t	+ fl. 60.619
„ „ Ergänzungsnetz .	— 5.603 t	— „ 12.201
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	+ 13.158 t	+ „ 39.647

Das garantirte Netz zog hauptsächlich aus der Steigerung des Elbeumschlagsverkehres und des Getreideverkehres über Wien Vortheil.

Das Ergänzungsnetz wurde durch die neue Linie Settenz—Leitmeritz—B.-Leipa, sowie durch den geringeren Verkehr an oberschlesischer Kohle in höherem Masse getroffen, so dass der stärkere Elbeumschlagsverkehr den Ausfall nicht wett machen konnte.

Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn wurde durch die Zunahme der Kohlentransporte aus dem Schatzlarer und niederschlesischen Gebiete günstig beeinflusst.

Die Richtigstellung der Einnahmenziffern des Jahres 1899 auf Grund definitiver Abrechnungen ist bereits bis zum Monate Juli 1899 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate November 1899 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche zum correspondirenden Monate des Jahres 1898 eine Zunahme um fl. 124.188 erfahren. Hievon entfallen auf den Personenverkehr fl. 14.429, auf den Frachtenverkehr fl. 109.759.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben hat eine Mehreinnahme von fl. 216 zu verzeichnen. Der Personenverkehr ergab eine Mindereinnahme von fl. 247, wogegen aus dem Frachtenverkehre eine Vermehrung um fl. 463 resultirte.

Die Linie Spielfeld — Radkersburg erlitt einen Ausfall von fl. 290, wovon auf den Personenverkehr fl. 85, auf den Frachtenverkehr fl. 205 entfallen.

Die Localbahn Mödling-Brühl hat um fl. 24 mehr vereinnahmt.

Von den Pachtbahnen haben Mehreinnahmen erzielt, und zwar:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn fl. 1717 (Personenverkehr — fl. 719, Frachtenverkehr + fl. 2436);

die Leoben-Vordernberger Bahn fl. 11.361 (Personenverkehr + fl. 57, Frachtenverkehr + fl. 11.304);

die Localbahn Cilli-Wöllan fl. 850 (Personenverkehr — fl. 83, Frachtenverkehr + fl. 933).

Die übrigen Pachtbahnen weisen Mindereinnahmen aus. Es beträgt die Abnahme bei der Graz-Köflacher Bahn fl. 9130 (Personenverkehr + fl. 321, Frachtenverkehr — fl. 9451) und bei der Radkersburg-Luttenberger Bahn fl. 4 (Personenverkehr — fl. 61, Frachtenverkehr + fl. 57).

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Gegenstandsmonate wurden um 9795 Personen mehr befördert, dagegen um fl. 71 weniger eingenommen. Der Güterverkehr weist eine Minderverfrachtung von 209 t,

(Fortsetzung auf Seite 204.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November		Im Monate November 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November 1899				1898		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende November	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1899	1898										1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen .incl. Wiener Stadtbahn	8.227	8.201	4,819.447	3,408.039	2,067.488	7,709.434	9,776.922	1.188	9,742.804	1.188	. . .	8.221	8.19
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.186	10.894	535	5.645	6.180	412	5.824	388	+ 6·2	15	1
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.777	2.119	1.687	3 313	5.000	217	5.018	218	— 0·5	23	2
Borki wielkie-Grzymalów . . .	33	33	1.953	2.568	1.117	3.160	4.277	130	3.922	119	+ 9 2	33	3
Bukowinaer Localbahnen . . .	167	167	14.121	25.375	8.618	44.214	52.832	316	56.191	366	— 6·0	167	17
Neue Bukowinaer Localbahnen .	168	168	28.178	14.921	10.974	22.526	33.500	199	38.069	227	— 12 3	168	9
Chabowka-Zakopane	43	. . .	4.037	1.118	3.303	5.908	9.211	214	. . .	. . .	. . .	5	. .
Chrudim - Holitzer - Localbahn (Heřmanměstec-Borohradek) .	60	. . .	4.445	23.366	948	11.721	12.669	211	. . .	. . .	. . .	12	. .
Delatyn-Kolomea-Stefanówka . .	49	. . .	2.771	629	1.426	1.066	2.492	51	. . .	. . .	. . .	4	. .
Deutschbrod-Saar	33	. . .	3.159	2.480	1.275	4.199	5.474	166	. . .	. . .	. . .	33	. .
Dolina-Wygoda	8	8	869	11.921	165	5.122	5.287	661	4.761	595	+ 11·1	8	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.630	4.940	1.790	7.510	9.300	465	8.523	426	+ 9·2	20	2
Friauler Bahn	16	16	5.717	632	1.584	901	2.485	155	2.582	161	— 3·7	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.250	3.130	1.750	3.470	5.220	134	4.781	123	+ 8·9	39	
Gailthal-Bahn	31	31	5.070	2.830	1.610	3.440	5.050	163	4.617	149	+ 9·4	31	
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.290	3.990	1.500	3.700	5.200	347	5.506	367	— 4·5	15	1
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	8	1.784	920	344	1.416	1.760	220	1 231	154	+ 42·9	8	
Gurkthalbahn	29	29	6.250	2.610	1.505	3.155	4.660	161	3.703	128	+ 25·8	29	
Karlsbad-Johanngeorgenstadt . .	44	2	12.627	6.019	3.913	8.756	12.669	288	300	150	+ 92·0	44	0
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.196	5.141	160	5.012	5.172	157	6 333	192	— 18·2	33	
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	17.330	4.476	11.401	7.188	18.589	209	20.157	226	— 7·5	89	
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	3.607	3.867	1.049	1.411	2.460	112	1 656	75	+ 49·3	22	
Lupków-Cisna	25	25	1.000	1.237	241	1.128	1.369	55	1.444	58	— 5·2	25	
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	21	2.204	2.458	694	3.674	4.368	208	4.745	226	— 8·0	21	
Mährische Westbahn	90	90	10.318	20.731	3.705	24.121	27.826	309	28.614	318	— 2·8	90	
Marienbad-Karlsbad	56	. . .	21.772	4.890	10.400	7.350	17.750	317	. . .	. . .	. . .	56	. .
Mauthhausen-Grein	31	31	7.752	2.246	2.219	2.842	5.061	163	4.674	151	+ 7·9	31	
Modřan-Čerčan	62	62	4.907	6.271	1.988	7.530	9.518	154	7.991	129	+ 19·4	62	
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.940	4.690	240	1.760	2.000	400	1.977	395	+ 1·3	5	
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.420	4.050	3.690	10.860	14.550	191	12.863	169	+ 13·0	76	
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	1.680	1.662	449	2.900	3.349	239	3.301	236	+ 1·3	14	
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.233	1.555	576	2.000	2.576	78	2.560	78	. . .	33	
Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz .	34	34	3.223	21.466	975	21.064	22.039	648	17.535	516	+ 25·6	34	
Ostgalizische Localbahnen . . .	197	125	13.813	14.265	9.124	21.989	31.113	158	25.405	203	— 22·2	197	
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.661	1.806	2.337	3.818	6.155	116	5.022	95	+ 22·1	53	
Plan-Tachau	13	13	1.958	1.403	645	2.920	3.565	274	3.391	261	— 5·0	13	
Postelberg-Laun	11	11	1.038	23.711	243	11.940	12.183	1.108	7.490	681	+ 62·7	11	
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.940	37.067	348	18.930	19.278	1.134	16.627	978	+ 16·0	17	
Rakonitz-Mlatz	39	. . .	3.010	3.557	1.169	3.702	4.871	125	. . .	. . .	. . .	17	. .
Rakonitz-Pladen-Petschau . . .	104	93	11.760	10.190	3.129	10.079	13.208	127	13.235	142	— 10·6	104	
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	9	9	1.773	2.117	326	1.510	1.836	204	1.837	204	. . .	9	
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	1.832	1.660	481	2.112	2.593	259	2.103	210	+ 23·3	10	
Schwarzenau-Zwettl	22	22	2.457	1.299	902	3.593	4.495	204	2.749	125	+ 63·2	22	
Strakonitz-Březnitz	84	. . .	5.223	4.098	1.754	4.676	6.430	77	. . .	. . .	. . .	44	. .
Strakonitz-Winterberg	40	32	13.112	5.317	3.132	7.957	11 089	277	9.980	312	— 11·2	33	
Trzebinia-Skawce	60	. . .	1.698	21.474	864	10.015	10.879	181	. . .	. . .	. . .	19	. .
Unterkrainer Bahnen	134	134	23.210	19.400	11.040	42.460	53.500	399	50.293	375	+ 6·4	134	1
Valsugana-Bahn	63	63	26.548	2.246	11.405	6.180	17.585	279	16.029	254	+ 9·8	63	
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.451	2.011	661	3.191	3.852	350	2 463	224	+ 56·3	11	
Welser Localbahn	54	54	13.087	10.571	4.266	5.983	10.249	190	10.644	197	— 3·5	54	
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	7.744	19.829	2.320	9.950	12.270	722	11.456	674	+ 7·1	17	
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein .	21	21	1.880	897	770	1.596	2.366	113	2.355	112	+ 0·9	21	
Wodňan-Prachatitz	56	28	10.919	4 990	2.119	6.200	8.319	149	6.471	231	— 35·5	32	
Wolframs-Teltsch	24	24	2.757	2 074	779	2.492	3.271	136	3.032	126	+ 7·9	24	
Wotic-Selčan	17	17	3.157	2.828	972	3.728	4.700	276	4.511	265	+ 4·2	17	
Ybbsthalbahn	78	55	14.666	3.245	3.140	6.913	10.053	129	6.003	109	+ 18·3	76	
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.240	37.840	280	14.820	15.100	1.888	13.079	1.635	+ 15·5	8	
Zwittau-Poličko-Skuč	53	53	4.065	3.936	1.256	4.303	5.559	105	5.764	109	— 3 7	53	

Vom 1. Jänner bis Ende November 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 11 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1899				1898				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1899	1898	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
052.379	29,709.229	29,324.265	73,636.855	102,961.120	12.524	27,461.822	73,728.377	101,190.199	12.355	+ 1·4	13.662	13.478	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
62.457	91.878	6.665	43.658	50.323	3.355	7.103	42.673	49.776	3.318	+ 1·1	3.660	3.620	Asch-Rossbach
54.582	22.046	20.996	35.841	56.837	2.471	19.972	35.884	55.856	2.429	+ 1·7	2.696	2.650	Beneschau-Wlaschim
17.902	19.011	12.088	28.081	40.169	1.217	11.039	37.486	48.525	1.470	— 17·2	1.328	1.604	Borki wielk.-Grzymalow
149.382	299.036	96.052	507.887	603.939	3.616	93.530	609.281	702.811	4.110	— 12·0	3.945	4.484	Bukowinaer Localb.
328.833	179 546	129.206	263.249	392.455	2.336	65 130	119.966	185.096	2.057	+ 13·6	2.543	2.244	N. Bukowinaer Localb.
5.456	1.262	4.157	6.715	10.872	2.175	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.372	. . .	Chabowka-Zakopane
9.910	41.788	2.136	20.760	22.896	1.908	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.081	. . .	Chrudim-Holitz (Heřmanměstec-Borohrad.)
2.771	629	1.426	1.066	2.492	623	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	679	. . .	Delatin-Kołomea-Stef.
40.678	23.844	15.482	33 647	49.129	1.489	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.624	. . .	Deutschbrod-Saar
9.919	98.326	1.681	59.710	61.391	7.674	1.778	46.783	48.561	6.070	+ 26·4	8.371	6.622	Dolina-Wygoda
67.070	42.200	22.316	62.307	84.623	4.231	23.638	57.574	81.212	4.061	+ 4·2	4.616	4.430	Fehring-Fürstenfeld
81 926	8.853	23.659	10.544	34.203	2.138	20.097	10.331	30.428	1.902	+ 12·4	2.332	2.075	Friauler Bahn
82.230	27.190	21.218	31.769	52.987	1.359	22.213	29.809	52.022	1.334	+ 1·9	1.483	1.455	Fürstenfeld-Hartberg
62.190	24.380	19.899	36.533	56.432	1.820	17.738	37.177	54.915	1.771	+ 2 8	1.985	1.932	Gailthal-Bahn
62.480	41.250	17.793	36.947	54.740	3.649	17.110	33.059	50.169	3.345	+ 9·1	3.981	3.649	Gleisdorf-Weiz
17.253	9.836	3.524	11.650	15.174	1.897	3.580	11.077	14.657	1.832	+ 3·5	2.069	1.998	Göpfritz-Gr. Siegharts
76.330	27·340	19.765	30.955	50.720	1.749	3.353	2.904	2.257	1.564	+ 11·8	1.908	1.706	Gurkthalbahn
41.765	45.915	60.113	55.085	115.198	2.618	138	162	300	1.500	+ 74·5	2.856	1636	Karlsb.-Johanngeorgst.
12.947	51.535	1.573	31.559	33.132	1.004	1.845	52.028	53.873	1.635	— 38 6	1095	1.784	Kolomeaer Localbahnen
232.891	75.361	138.141	100.459	238.600	2.681	126.252	135.381	261.633	2.940	— 8·8	2.925	3.207	Lemberg-Bełzec
50.697	27.794	17.230	13.690	30.920	1.405	17.211	8.878	26.089	1.186	+ 18·5	1.533	1.294	Lemberg (Klep.)-Janów
6.278	20.281	2.023	21.645	23.668	947	247	12.737	12.984	565	+ 67·6	1.033	616	Lupków-Cisna
34 652	24 449	12.058	38.139	50 197	2.390	12.931	36.624	49.555	2.360	+ 1·3	2.607	2.575	Mähr.-Budwitz-Jamn.
229.879	126.138	46.723	211.905	258.628	2.874	45.403	181.914	227.317	2.526	+ 13·8	3.132	2.756	Mährische Westbahn
346.759	46.751	247.716	57.466	305.182	5.450	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.945	. . .	Marienbad-Karlsbad
92.550	18.346	25.350	21 586	46.936	1.514	13.029	9.389	22.418	1.601	— 5·4	1.652	1.747	Mauthausen-Grein
68.853	52.648	26.876	60.566	87.442	1.410	27.306	52.473	79.779	1.287	+ 9·6	1.538	1.404	Modřan-Cerčan
25.810	48.980	3.080	18.789	21.869	4.374	2.879	19.307	21.186	4.237	+ 3 2	4.772	4.622	Mösel-Hüttenberg
18.020	48.120	45.476	96.251	141.727	1.865	45.324	100.115	145.439	1.914	— 2·6	2.035	2.088	Murthal-Bahn
23.369	7.655	6.565	13.227	19.792	1.414	6.136	10.735	16.871	1.205	+ 17·3	1.543	1.315	Nakři-Netolitz-Netolitz
29.175	18.745	7.506	22.160	29.666	899	7.705	18.586	26.291	797	+ 12·8	981	869	Neuhaus-Neubistritz
29.896	49.582	9.160	53 961	63.121	1.857	. . .	22.556	22.556	2.511	— 58·2	2.026	4.921	Obernitz-Sedl.-Tschisch.
72.340	149.339	130.648	202.341	332.989	1.690	77 131	135.946	213.077	2.767	— 38·9	1.844	3.019	Ostgalizische Localb.
23.737	17.584	43.366	33.545	76 911	1.451	43.023	29.083	72.106	1.360	+ 6 7	1.583	1.484	Pinzgauer L.B.
36.611	12.919	11.042	27.807	38.849	2.988	10.726	26.069	36.795	2.830	+ 5·6	3.260	3.087	Plan-Tachau
12.315	60.028	2.689	32.385	35.074	3.189	2.456	23.120	25.576	2.325	+ 37·2	3.479	2.536	Postelberg-Laun
19.909	110.471	3.411	50.875	54.286	3.193	3.177	51.582	54.759	3.221	— 0·9	3.483	3.514	Potscherad-Wurzmes
18.430	9.950	6.471	11.202	17.673	1.040	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.135	. . .	Rakonitz-Mlatz
147.641	61.367	44.710	72.275	116.985	1.125	26.979	65.158	92.137	1 298	— 13·3	1.227	1.416	Rakonitz-Pl.-Petschau
35.072	12.723	5.665	13.783	19.448	2.161	5.753	12.707	18.460	2.051	+ 5·4	2.357	2.237	Schlackenw.-Joachimst.
38.561	14.574	8.884	16.208	25.092	2 509	9.584	13.984	23 568	2.357	+ 6·4	2.737	2.570	Schwarzenau-Waidhofen
40.340	15.999	14.156	27.407	41.563	1.889	14.011	23.198	37.209	1.691	+ 11·7	2.060	1.844	Schwarzenau-Zwettl
42.724	14.906	16.424	22.750	39.174	890	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	971	. . .	Strakonitz-Březnitz
09.137	52.732	33.304	75.838	109.142	3.307	29.606	70.379	99.985	3.125	+ 5·8	3.608	3.409	Strakonitz-Winterberg
8.882	51.584	3.055	34.494	37.549	1.976	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.155	. . .	Trzebinia-Skawce
96.810	209.790	143.628	433.986	577.614	4.311	137.505	393.780	531.285	3.965	+ 8·7	4.703	4.325	Unterkrainer Bahnen
17.197	24.686	123.962	63.083	187.045	2.969	114.113	56.594	170.707	2.710	+ 9·6	3.239	2.956	Valsugana-Bahn
46.651	15.799	14.338	20.518	34.856	3.169	13.696	18.462	32.158	2.923	+ 8·4	3.457	3.189	Vöcklabruck-Kammer
65.108	86.474	55.458	56.973	112.431	2.082	56.088	53.110	109.198	2.022	+ 3·0	2.271	2.206	Welser Localbahnen
													Wittmanns Fort-(Leobd.)
88.360	200.129	30.688	78.946	109.634	6.449	33.548	77.157	110.705	6.512	— 1·0	7.035	7.104	Ebenfurther Eisenb.
22.769	7.584	9.209	9.884	19.093	909	1.219	2.451	3.670	1.835	— 50·5	992	2.002	Wodnan-Moldauthein
16.655	33.120	28.572	43.115	71.687	2.240	26.799	39.714	66.513	2.375	+ 5·7	2.444	2.591	Wodnan-Prachatitz
31.755	20.534	10.106	25.729	35.835	1.493	4.196	7.728	11.924	1.491	+ 0·1	1.629	1.627	Wolframs-Teltsch
39.327	21.172	11.998	27.489	39.487	2.323	12.571	25.360	37.931	2.231	+ 4·1	2.534	2.434	Wotic-Selčan
50.932	36.676	51.568	62.636	114.204	1.503	30.433	37.676	68.109	1.584	— 5·1	1.639	1.728	Ybbsthalbahn
29.000	369.220	3.523	137.796	141 319	17.665	3.129	116.566	119.695	14.962	+ 18·1	19.271	16.322	Zeltweg-Fohnsdorf
64.550	37.433	22.465	44 603	67.068	1.265	21.330	42.148	63.478	1.198	+ 5·6	1.380	1.307	Zwittau-Polička-Skuč

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November		Im Monate November 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende November	
					1899				1898		Differz. per Kilom. in Percent		
	1899	1898	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2 675	28.196	694	16.582	17.276	720	20.183	841	— 14·4	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.326	9.772	157	4.124	4.281	856	3.856	771	+ 11·0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	199.028	900.710	39.094	606.566	645.660	6.393	648.274	6.419	— 0·4	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	104	45	45.801	41.376	12.304	40.564	52.968	508	13.975	311	+ 63·3	104	37
Böhmische Nordbahn	328	328	199.467	281.187	106.705	445.583	552 288	1.684	548.830	1.673	— 0·6	328	328
Buschtèhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	70.632	317.862	37.923	411.128	449.051	2.414	428.751	2.305	+ 4·7	186	186
Linie lit. B.	236	236	113.495	458.720	46.446	689.634	736.080	3.119	700.780	2.969	+ 5·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	42.705	75.122	16.373	143.530	159.903	1.757	169.033	1.858	— 5·4	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	943.412	1,491.643	525.878	3,070.232	3.596.110	3.471	3,577.891	3.454	+ 0·5	1.036	1.036
Localbahnen	291	291	100.571	115.447	21.352	84.818	106.170	365	111.309	383	— 4·7	291	284
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	64.002	130.273	26.058	255.835	2818.93	4.405	291.298	4 552	— 3·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.668	113.179	2.170	54.933	57.103	3.807	45.742	3.049	+ 24·9	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	328.499	432.787	235.461	888.017	1,123.478	1.789	1,025.359	1.633	+ 9·6	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	168.316	450.763	94.428	647.569	741.997	2.394	740.074	2.389	+ 0·2	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	793.188	1,216.458	444.187	2,384.260	2,828.447	2.071	2,783.201	2.037	+ 1·7	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	40.075	34.643	8.259	31.011	39.270	1.190	37.384	1.133	+ 5·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,691.176	499.121	757.045	2,811.375	3,568.420	2.359	3,466.259	2.291	+ 3·0	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	8.811	. . . .	1.062	. . . .	1.062	266	1.038	260	+ 2·3	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	159.177	209.955	66.473	336.328	402.791	1.413	349.369	1.226	+ 15·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	104.643	41.942	26.112	49.316	75.428	847	70 563	792	+ 7·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	22.895	86.309	7.467	102.131	109.598	1.686	107.881	1.660	+ 1·6	65	65
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.554	1.205	562	811	1.373	196	1.609	230	— 14·8	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	31.804	117.305	8.702	91.932	100.634	521	102.728	532	— 2·1	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	25.956	7.250	16.027	16.908	23.935	1.062	29.415	949	+ 11·9	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	. . .	2.598	22.022	135	9.859	9.994	625	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.644	1.793	1.110	3 510	4.620	285	5.416	217	— 14·8	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.954	1 797	949	2 338	4.287	171	6.801	272	— 37·1	25	25
Königshof-Beraun-Koneprus	12	11	. . . .	9.795	. . . .	5.415	5.415	451	4.285	390	+ 15·6	12	7
Kremsthal-Bahn	70	70	18.862	12.198	6.881	14.746	21.627	309	19.719	282	+ 9·7	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	13.071	6.306	1.018	3.341	4.359	1.453	4.398	1.466	— 0·9	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	. . .	1.673	626	920	530	1.450	76	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2 690	26.287	1.261	19.817	21.078	703	16.512	550	+ 27·8	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.708	7.762	303	4 683	4.986	332	4.373	292	+ 13·7	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.120	1.497	5.395	3 022	8.417	351	9.157	382	— 8·1	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	12.438	1.653	6.686	6.738	13.424	231	12.047	207	+ 11·5	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.058	5.634	1.767	4.528	6.295	787	5.610	701	+ 12·3	8	8
Otrokowitz-Wisowitz	25	. . .	4.409	3.422	1.725	4.214	5 939	237	. . . .	. . .	. . .	4	. . .
Pielachthalbahn	49	49	8.242	2.770	2.915	3.614	6.529	133	6.220	126	+ 5·5	49	21
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.686	2.663	999	3.482	4.481	299	4.531	302	— 1·0	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.605	797	909	1.208	2.117	85	2 121	85	. . .	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	39.956	16.155	15.662	18.383	34.045	1.001	29.051	854	+ 17·2	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	5.139	20.675	1.541	14.279	15.820	416	14.773	389	+ 6·9	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	6.887	2.429	4 715	5.243	9.958	398	10.792	432	— 7·9	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.914	4.002	4.745	4.304	9.049	135	8.167	122	+ 10·6	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	33	33	12.949	1.593	3.519	1.927	5.446	165	6.838	207	— 20·3	33	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.698	30.959	1.852	22.130	23.982	1.332	21.495	1.195	+ 11·5	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	7.760	5.131	2.590	5.860	8.450	176	8.557	178	— 1·1	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	967	2.549	194	1.573	1.767	252	2.161	309	— 18·4	7	7
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.130	20.198	153	23.521	23.674	2.367	22 603	2.260	+ 4·7	10	10

Vom 1. Jänner bis 31. November 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. November 1899				1898				Differz. per Kilom in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom		1899	1898	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
31.501	110.000	7.637	71.077	78.714	3.280	7.269	86.311	93.580	3.899	— 15·9	3.578	4 253	Časlau-Zawratetz
14.162	100 392	1 689	37.165	38.854	7.771	1.432	33.593	35.025	7.005	+ 10·9	8.477	7.642	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
2,416 648	8,817.715	565.895	5,562.239	6,128.134	60.674	556,543	5,551.452	6,107.995	60.475	+ 0·3	66.190	65.973	Aussig-Teplitzer E. a. L.
589.124	296.656	162.652	295.382	458.034	4.404	36 200	66.479	102.679	2.775	+ 58·7	4.804	3.207	Teplitz (Settenz)-R.
2,499.826	2,192.929	1,046.194	3,460.549	4,506.743	13.740	1.041.285	3,455.779	4,497.064	13.710	+ 0·2	14.988	14 956	Böhmische Nordbahn
922.611	2,399.923	586.859	3,144.000	3,730.859	20.058	580.804	3,125.698	3,706.502	19 927	+ 0·7	21 881	21.738	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
1,679.114	4,158.081	941.268	5,729.898	6,671.166	28.268	964 513	5,640.439	6,604.952	27 987	+ 1·0	30.838	30.531	Linie lit. B
540.977	751.524	204.384	1,392.247	1,596.631	17.545	199.351	1,371.604	1,570.955	17.263	+ 1·6	19 140	18.833	Graz-Köflacher Eisenb.
1,322.810	12,609.350	7,205.920	28,987.701	36,193.621	34.936	7,032.642	29,470.896	36,503.538	35 235	— 0·9	38.112	38.438	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
1,256.907	774.763	278.176	686.159	964.335	3 314	252.469	650.066	902.535	3.178	+ 4·3	3.615	3 467	Localbahnen
735.900	1,314.827	317.003	2,492.258	2,809.261	43.895	294 368	2,365.063	2,659.431	41 554	+ 5 6	47.885	45.331	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
147.340	1.050.033	34 990	518.046	553.036	36 869	34.100	441.081	475.181	31.679	+ 16·4	40 220	34.559	Leoben-Vordernberger
4,172 704	3,375.110	2,671.755	7,294.690	9,966 445	15.870	2,719.705	7,479.442	10,199.147	16.241	— 2·3	17.313	17.718	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
1,929.655	3,705.524	1,087.022	5,643 159	6,730.181	21.710	1.072.649	5,767.256	6,839.905	22.064	— 1·6	23.684	24.070	Ergänzungsnetz
9,442.120	8,989.977	6,052.106	19,691.068	25,743.174	18.846	5,991.111	19,312.099	25,303.210	18.523	+ 1·7	20.559	20.207	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
479.958	317.151	103.516	270.679	374.195	11.339	114.164	269 503	383.667	11.626	— 2·5	12 370	12.683	Ostrau-Friedlander Eb.
8,666.834	5,342.282	12,111.223	27,316.409	39,427.632	26 059	11,547.700	25,929.537	37,477.237	24.770	+ 5·2	28 428	27.031	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
398.597	. . . . .	49.278	. . . . .	49.278	12.320	47.273	. . . . .	47.273	11.818	+ 4·2	13.440	12.893	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
2,036.446	1,835.721	730.901	2,882.794	3,613.695	12.680	725.800	2,753.716	3,479.516	12.209	+ 3·9	13.833	13.319	Südnordd. Verbindgsb.
1,150.868	460.467	375.444	508.417	883.861	9.931	384.090	459.770	843 860	9.481	+ 4·7	10.834	10.344	Wien-Aspang Bahn
327.595	737.097	111.483	1,001.544	1,113.027	17.123	108.956	896.488	1,005.444	15.468	+ 10·7	18 679	16.874	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													b) Localbahnen
56.264	22.809	6.954	9.398	16 352	2.336	6.293	9.001	15.294	2.185	+ 6·9	2.548	2.384	Auspitzer Localbahn
350.040	439.773	96.946	456.814	553.760	2.868	94.370	445.541	539.911	2.797	+ 2·6	3.130	3.051	Böhm. Commercialb.
333.649	134.908	222.346	168.587	390.933	12.611	207.438	159.762	367.200	11.845	+ 6·5	13.757	12.922	Bozen-Meraner Bahn
13.793	45.929	2.741	19 180	21.921	3.132	. . . . .					3.417	. . .	Brandeis-Neratowitz
33.787	19.012	14.936	33.823	48.759	1.950	14.649	36.821	51 470	2.059	— 5·3	2.127	2.246	Deutschbrod-Humpoletz
33.740	16 841	11.452	26.683	38.135	1.525	14.993	49.613	64.606	2.584	— 41·0	1.664	2.819	Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . . .	105.940	. . . .	59.571	59.571	4.964	. . . .	34.543	34.543	4.935	+ 0·6	5.415	5.384	Königshof-B.-Koněprus
265.352	117.544	102.928	150.413	253.341	3.619	100.661	150.766	251.427	3.592	+ 0·8	3.948	3.919	Kremsthal-Bahn
161.546	46.892	14.438	22.053	36.491	12.164	12.521	24.202	36.723	12.241	— 0·6	13.270	12.354	Kuttenberger Localb.
13.021	1.845	6.654	1.613	8.267	1.033	. . . .					1.127	. . .	Laibach-Oberlaibach
26.161	73.995	11.461	53.382	64.843	2.161	11.617	40.280	51.897	1.730	+ 24·9	2.351	1.887	Localb. Melnik-Mšeno
16.111	18.558	3.080	12.629	15.709	1.047	3.237	10 569	13.806	920	+ 13 8	1.142	1.004	Mšeno—Unter-Cetno
103.769	22.245	76.066	31.615	107.681	4.487	73.428	32.171	105.599	4.400	+ 2·0	4 895	4.800	Mori-Arco-Riva a. G.
160 939	20.983	84.905	78.481	163.386	2.817	72.153	77.624	149.777	2.582	+ 9·1	3.073	2.816	Mühlkreis-Bahn
127.009	66.299	22.638	50.173	72.811	9.101	21.908	45.847	67.755	8.469	+ 7·5	9.928	9.239	Neutitscheiner Localb.
9.022	4.267	3.420	5.982	9.402	2.351	. . . .					2.565	. . .	Otrokowitz-Wisowitz
111.522	28.678	40.129	40.599	80 728	1.647	19.522	16.511	36.033	1.716	— 4·0	1.797	1.872	Pielachthalbahn
34.363	19.494	10.598	25.629	36.227	2.415	11.017	31.139	42.156	2.810	— 14·1	2.635	3.065	Reichenau a K.-Solnitz
32.835	8.846	11.129	12.010	23.139	926	11.253	12.583	23.836	953	— 2·8	1.010	1.039	Radkersburg-Luttenbg.
448.841	163.431	168.412	176.044	344.456	10.131	160.412	165.814	326.226	9 595	+ 5·6	11.052	10.467	Reichenberg-Gablonz-T.
63.315	71.883	15.229	57.699	72.928	1.919	14.469	46.389	60.858	1.602	+ 19·8	2.093	1.748	Saitz-Göding
90.182	35.478	62 268	54 885	117.153	4.686	63.932	61.294	125 226	5.009	— 6·4	5.112	5.464	Salzburg-Lamprechtsh.
204.592	33.615	154.067	45.848	199.915	2.984	158.174	44.307	202 481	3.023	— 1·9	3.255	2.207	Salzkammergut-Localb.
147.527	33.176	56.236	45.302	101.538	3.076	60.581	52.973	113.554	3.441	— 10·6	3.356	3.753	Schneebergbahn
101.443	339.159	21.199	237.013	258.212	14.345	21 052	225.137	246.189	13.677	+ 4·9	15.649	14.920	Stanaing-Stramberger
114.880	43.804	40.370	55.650	96.020	2.000	50.668	72.150	122 818	2.558	— 21·8	2.182	2.791	Steyrthal-Bahn
12.646	40 325	2.565	23.516	27.081	3.726	2.561	19.781	22.342	3.192	+ 16·9	4.065	3.482	Stramberg-Wernsdorf
26.992	222.766	2.123	189.729	191.852	19.185	2.206	185.692	187.898	18.790	+ 2·1	20.929	20.498	Swoleňowes-Smečna

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate November		Im Monate November 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November 1899				1898		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende November	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1899	1898										1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.550	8.525	2.334	8.683	11 017	282	10.167	261	+ 8·0	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.663	7.180	2.070	6.272	8.342	170	8.123	166	+ 2·4	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	. . .	8.194	1.323	3.056	2.571	5.627	375	. . . . .		. . .	15	. . .
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.837	. . . .	2.723	2.723	340	2.498	312	+ 9·0	8	8
Dampftramways.													
Brünner Strassenbahn	10	10	75.269	10.328	7.627	6.783	14.410	1.441	14.507	1.451	— 0·7	10	10
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz—M.-Ostrau—Witkowitz	10	7	116.550	3.452	9.187	1.956	11.143	1.114	10.402	1.486	— 25·0	9	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	198.680	332	26.343	662	27 005	643	25.836	615	+ 4·6	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	52.447	. . . .	6.477	. . . .	6.477	540	5.871	489	+ 10·4	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	112.618	. . . .	7.869	. . . .	7.869	1.124	8.134	1.162	— 3·3	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	137.475	. . . .	10 447	. . . .	10.447	1.741	9.914	1.652	+ 5·4	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	13.126	3.778	3.732	6.708	10.440	745	10.380	741	+ 0·5	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	17	77.965	44.612	7.707	11.153	18.860	754	12 212	718	+ 5·0	23	17
Summe	18.755	17.975	11,372.713	11,203.378	4,868.513	21,578.506	26,447.019	1.410	25,840.094	1 438	— 1·9	18.438	17.651
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	3.532	3	1.243	17	1.260	. . .	648	. . .	. . .	. . .	. .
Schafbergbahn [1]	5·83	5.83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Sehneebergbahn [1]	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	. . .	123.682	. . . .	6.466	. . . .	6.466	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Baden—Vöslau [3]	11·09	8·03	7.420	. . . .	742	. . . .	742	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Bielitz—Zigeunerwald	4·84	4·84	22 500	. . . .	1.349	. . . .	1.349	. . .	1.147	. . .	. . .	. . .	. .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·24	6·24	87.964	. . . .	4.778	. . . .	4.778	. . .	4.107	. . .	. . .	. . .	. .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·53	2·53	5.254	. . . .	587	. . . .	587	. . .	618	. . .	. . .	. . .	. .
Grazer elektrische Kleinbahnen [2]	14·55	. . .	395.773	. . . .	29.803	. . . .	29.803	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Graz—Maria Trost	5·12	5·12	24.774	. . . .	3.187	. . . .	3.187	. . .	3.545	. . .	. . .	. . .	. .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	360.343	. . . .	19.368	. . . .	19.368	. . .	18.558	. . .	. . .	. . .	. .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	162.604	. . . .	14.843	. . . .	14.843	. . .	14.043	. . .	. . .	. . .	. .
Mödling—Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Olmützer elektrische Strassenbahn	5·27	. . .	75.316	. . . .	5.875	. . . .	5.875	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Pilsener elektrische Kleinbahn	10·44	. . .	113.133	. . . .	5.761	. . . .	5.761	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Prager elektr. Strassenbahn	15·86	12·67	844.414	. . . .	42.994	. . . .	31.343	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [4]	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	74.651	. . . .	2.252	. . . .	2.252	. . .	2.024	. . .	. . .	. . .	. .
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	170.968	. . . .	10.363	. . . .	10.363	. . .	8.912	. . .	. . .	. . .	. .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	3·32	115 509	. . . .	6.944	. . . .	6.944	. . .	3.612	. . .	. . .	. . .	. .
Teplitz-Eichwald	9·93	9·93	108 913	32	7.641	19	7.660	. . .	6.550	. . .	. . .	. . .	. .
Wien (Praterstern)-Kagran	4·21	4·21	54.305	. . . .	4.550	. . . .	4.550	. . .	1.419	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·109	0·109	12.604	. . . .	235	. . . .	235	. . .	183	. . .	. . .	. . .	. .
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·397	0·397	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0·199	0·199	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Grazer Schlossbergbahn [1]	0·212	0·212	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .

[1]) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.
[2]) Hat die Betriebsergebnisse der Periode Jänner—November 1899 nicht ausgewiesen.
[3]) Im Monate November 1899 beschränkte sich der Betrieb nur auf die 3·06 km lange Ringbahn in Baden.
[4]) Der Verkehr wurde mit Ende August 1899 eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende November 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1899				1898				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1899	1898	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Steiermärk. Landesb.:
82.626	69.896	29.741	81.275	111.016	2.847	26.311	71.450	97.761	2.507	+ 13·6	3.106	2.735	Cilli-Wöllan
133.588	72.198	37.616	66.262	103.878	2.120	35.141	60.312	95.453	1.948	+ 8·9	2.313	2.125	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies.
109.462	16 862	40.314	32 147	72.461	4.831	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	5.270	. . .	Ueberetscherbahn
18.737	20.082	3.244	30.021	33.265	4 158	2.812	27.518	30.330	3.791	+ 9 8	4.536	4.136	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
937 391	89.847	88.972	60.584	149.556	14.956	84.668	48.282	132.950	13.295	+ 12·5	16.316	14.504	Brünner Strassenbahn
1,350.345	33.711	104.572	19.125	123.697	13.944	81.563	17.723	99 286	14.184	— 1·6	15.212	15.474	Brünner Localeisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
2,629.814	4.103	366.769	8.447	375.216	8.934	335.430	7.978	343.408	8.176	+ 9·3	9.746	8.919	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
715.914	. . . . .	83.536	. . . . .	83.536	6.961	80 547	. . . . .	80.547	6.712	+ 3·7	7.594	7.322	Innsbruck-Hall i. T.
1,507.121	. . . . .	114.974	. . . . .	114.974	16.425	128.005	. . . . .	128.005	18.286	— 10·2	17.918	19.948	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
1,491.304	. . . . .	113.569	. . . . .	113.569	18 928	116.328	. . . . .	116.328	19.388	— 2·4	20.649	21.151	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
271.320	44.887	118.942	72.458	191.400	13.671	118.096	72.214	190.310	13.593	+ 0 5	14.913	14 828	Salzburger Eisenb. u. Tr. Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
768.437	495 966	88.078	119.971	208.049	9 046	72.754	105.519	178.273	10.487	— 13·7	9.868	11.437	
33,573.208	95,372.306	68,322.270	196,920.422	265,242.692	14.386	64,754.776	194,372.016	259,126.792	14.680	— 2·0	15 694	16.015	**Summe**
Zahnradbahnen.													
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
164.821	234	53.821	553	54.374	. . .	59.698	684	60.352	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betrieb													
791.521	. . . . .	40.224	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
369.732	. . . . .	32.180	. . . . .	32.180	. . .	30.198	. . . . .	30.198	. . . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
1,034.996	. . . . .	57.415	. . . . .	57.415	. . .	49.164	. . . . .	49.164	. . . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. E.
96 407	. . . . .	12.596	. . . . .	12.596	. . .	12.433	. . . .	12.433	. . . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
482.882	. . . . .	62.053	. . . . .	62.053	. . .	72.359	. . . . .	72.359	. . . .	. . .	. . .	. . .	Graz—Maria-Trost
4,192.825	. . . . .	223.473	. . . . .	223.473	. . .	213.662	. . . . .	213.662	. . . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
1,522.474	. . . . .	133.679	. . . . .	133.679	. . .	125.838	. . . . .	125.838	. . . .	. . .	. . .	. . .	Linz-U.-Pöstlingberg
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
797.563	. . . . .	60.953	. . . . .	60.953	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektrische Strassenbahn
716.126	. . . . .	39.545	. . . . .	39.545	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
7,778.111	. . . . .	402.122	. . . . .	402.122	. . .	248.463	. . . . .	248.463	. . . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Bubna)-Belvedere
869.961	. . . . .	27.391	. . . . .	27.391	. . .	26.305	. . . . .	26.305	. . . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
1,732.671	. . . . .	108.962	. . . . .	108.962	. . .	90.514	. . . . .	90.514	. . . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
1,132.958	. . . . .	64.153	. . . . .	64.153	. . .	55.214	. . . . .	55.214	. . . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
1,121.164	382	93.286	194	93.480	. . .	78.134	304	78 438	. . . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
601.8 5	. . . . .	51.653	. . . . .	51.653	. . .	13.340	. . . . .	13.340	. . . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
177.626	. . . . .	3.804	. . . . .	3.804	. . .	4.347	. . . . .	4.347	. . . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
. . . . .		. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

dagegen eine Mehreinnahme von fl. 4936 aus. Es ergibt sich sonach im Gesammten ein Einnahmenzuwachs von fl. 4865 gegenüber dem gleichen Zeitabschnitte des Jahres 1898.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende November 1899 resultiren im Personenverkehre fl. 8646 Minder-, und für den Güterverkehr fl. 48.647 Mehreinnahmen, somit fl. 40.001 für den Gesammtverkehr.

Schneebergbahn. a) Adhäsionsstrecke. Gegenüber dem gleichen Zeitabschnitte des Jahres 1898 wurden im Personenverkehre um 3435 Personen mehr befördert und hiefür eine Mehreinnahme von fl. 220 erzielt; im Frachtenverkehre dagegen um 1063 t weniger verfrachtet und um fl. 1612 weniger vereinnahmt. Somit ergibt sich eine Mindereinnahme von fl. 1392 für den Gesammtverkehr.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende November 1899 weist der Personenverkehr einen Ausfall von fl. 4345, der Güterverkehr einen solchen von fl. 7671 aus; es ergeben sich sonach für den Gesammtverkehr fl. 12.016 an Mindereinnahmen.

b) Zahnradstrecke. Der Verkehr wurde mit 31. October 1899 eingestellt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Saar nach Neustadtl. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 4. Mai 1899 durchgeführten Trassenrevision der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Saar der Localbahn Deutschbrod - Saar nach Neustadtl hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 33.450 ex 1899.]

Projectirte Localbahn von der Station Tischnowitz nach Neustadtl. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 2. bis 4. Mai 1899 durchgeführten Trassenrevision der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Tischnowitz der Linie Brünn—Tischnowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft nach Neustadtl zum Anschlusse an die gleichnamige Station der projectirten Linie Neustadtl—Saar hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Bahnverbindung im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 33.450 ex 1899.]

Localbahn Sudoměř—Alt-Paka. (Theilstrecken Unter Bautzen—Mladějow und Mladějow—Alt-Paka: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 11. bis 21. April 1899 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der Theilstrecken Unter-Bautzen—Mladějow und Mladějow—Alt-Paka der Localbahn Sudoměř—Alt-Paka, sowie der auf Grund des Ergebnisses von der k. k. Statthalterei unter Ausschluss der Strecke km 43·8 bis 46·3 der erstgenannten Theilstrecke ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. Bezüglich der ausgeschlossenen Strecke km 43·8 bis 46·3 ist ein neues Variantenproject behufs Durchführung der politischen Begehung vorzulegen. Für die Theilstrecke Mladějow—Alt-Paka hat das k. k. Eisenbahnministerium unter Ausschluss der Endstrecke km 71·434 bis Alt-Paka, welche der politischen Begehung unterzogen wird, auf Grund der Commissionsanträge den Bauconsens ertheilt. Der ertheilte Bauconsens tritt erst nach der Concessionsertheilung in Kraft. [E.-M.-Z. 39.263 ex 1899.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis 16. Jänner 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

10. Jänner, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

11. „ um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

12. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Capitän G. Gilhuber, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teoño, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

13. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metcovich", Capitän A. de Bretfeld, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

16. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis", Capitän A. Foresti, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets, 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa fl. 45.—.

Venedig.

10. Jänner, Dampfer „Carlotta", Capitän C. Zalampich,
12. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Scarpa,
15. „ Dampfer „Carlotta", Capitän C. Zalampich,
} um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

11. Jänner, um 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Hungaria", Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel und Kustendje.

14. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Minerva", Capitän G. Brazzanovich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè und Smyrna.

16. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Elektra", Capitän T. Gopcevich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen und Constantinopel. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum, und in Piräus nach der Insel Cypern. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa und in Piräus nach Khios und Smyrna.

17. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrutb, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

15. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Urano", Capitän P. Berberovich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden (eventuell Bombay), Colombo und Rangoon.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan) Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay,** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Februar. um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperator", Capitän G. Klausberger, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Linie Zeltweg — Wolfsberg.

Die Linie Zeltweg—Wolfsberg mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Weisskirchen, Eppenstein (Haltestelle), Kathal (Haltestelle), Obdach, Taxwirth (Haltestelle), Reichenfels-St. Peter, St. Leonhard, Wiesenau (Haltestelle), Preblau-Sauerbrunn, Twimberg und Frantschach-St. Gertraud wird am 10. Jänner 1900 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hiebei gelangen die Stationen: Weisskirchen, Obdach, Reichenfels-St. Peter, St. Leonhard, Preblau-Sauerbrunn, Twimberg und Frantschach-St. Gertraud für den Gesammtverkehr (explosive Gegenstände nach Bedarf), die Haltestellen: Eppenstein, Kathal, Taxwirth und Wiesenau für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr zur Eröffnung.

Der Personenzugsverkehr wird vorläufig nur auf die Züge 1840, 1843, 1844 und 1847 beschränkt; es verkehren somit die im Fahrplan bereits kundgemachten Züge Nr. 1845 und 1846 nicht.

P. 1843 1. 2. 3.	P. 1847 1. 2. 3.	Kilometer	Stationen	P. 1840 1. 2. 3.	P. 1844 1. 2. 3.
11^{10}	6^{20}	—	ab Zeltweg . . . . . an	9^{38}	4^{29}
11^{21}	6^{31}	5	„ Weisskirchen . . . „	9^{28}	4^{19}
11^{30}	6^{39}	9	„ Eppenstein P.-H. . „	9^{19}	4^{10}
11^{42}	6^{50}	14	„ Kathal P.-H. . . . „	9^{07}	3^{59}
11^{56}	7^{04}	20	„ Obdach . . . . . „	8^{57}	3^{50}
12^{14}	7^{21}	30	„ Taxwirth P.-H. . . „	8^{37}	3^{32}
12^{19}	7^{26}	32	„ Reichenfels-St. Peter . . . . . „	8^{31}	3^{27}
12^{35}	7^{42}	41	„ St. Leonhard . . . „	8^{12}	3^{08}
12^{44}	7^{50}	45	„ Wiesenau P.-H. . . „	8^{01}	2^{57}
12^{49}	7^{55}	47	„ Preblau-Sauerbrunn „	7^{56}	2^{53}
12^{56}	8^{01}	50	„ Twimberg . . . . „	7^{44}	2^{46}
1^{15}	8^{20}	60	„ Frantschach-St. Gertraud . . . „	7^{25}	2^{27}
1^{24}	8^{29}	64	an Wolfsberg . . . . ab	7^{15}	2^{17}

Villach, im Jänner 1900. [28]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Localbahn Laibach—Ober-Laibach.

Einführung des Nachtrages I zum Personentarife, Theil I.

Mit 1. März 1900 gelangt der Nachtrag I zu dem vom Tage der Betriebseröffnung an giltigen Tarife, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Localbahn Laibach—Ober-Laibach zur Einführung.

Derselbe enthält Fahrbegünstigungen für Schüler, Arbeiter und andere im Nachtrage bezeichnete Personen.

Exemplare des Nachtrages sind bei der commerciellen Direction in Wien zum Preise von 20 h per Stück ab 15. Februar 1900 erhältlich.

Wien, am 9. Jänner 1900. [29]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung der Localbahn Laibach—Ober-Laibach.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Tarif, Theil II, Heft 4.

Ermässigte Frachsätze für Spiritus nach Ungarn.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis 28. Februar 1900 werden die im Tarife, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1900 für obigen Verkehr unter Post Nr. 42 für Rohspiritus enthaltenen Frachtsätze unter denselben Bedingungen auch für raffinirten Spiritus in den angeführten Relationen in Kraft gesetzt.

Wien, am 1. Jänner 1900. [30]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beförderung von Frachtgütern zwischen Troppau K.F.N.B. loco und den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Troppau St.B.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege wird gestattet, in Troppau K.F.N.B. Frachtgüter nach den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und deren Anschlussbahnen über Troppau St.B. aufzuliefern und von diesen Linien zu beziehen.

Die Auf- und Abgabe von Eilgütern in gleicher Weise ist nach wie vor nicht zulässig, ebenso wenig ein Verkehr zwischen Troppau K.F.N.B. loco und Troppau St.B. loco.

Für Sendungen der vorbezeichneten Art werden, soweit nicht schon derzeit für einzelne Artikel und Relationen directe Frachtsätze bestehen, zu Gunsten der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn — abgesehen von den tarifmässigen Nebengebühren — die folgenden (Manipulations-) Gebühren erhoben, und zwar:

a) für Güter in Mengen unter 5000 kg 12 h für 100 kg, mindestens jedoch 40 h per Sendung;
b) für Güter bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen 8 h für 100 kg.

Rücksichtlich der Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und deren Anschlussbahnen werden die für den Verkehr mit Troppau K.F.N.B. transit vorgesehenen Gebühren berechnet.

Die im Localgütertarife für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 auf den Seiten 106 und 107 für Umexpeditionen in Troppau K.F.N.B. zugestandenen besonderen Begünstigungen werden hiedurch nicht berührt.

Wien, am 10. Jänner 1900. [31]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aenderung von Schlafstellengebühren.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 gelangen an Stelle der bisherigen Schlafstellengebühren für die nachverzeichneten Relationen folgende Gebühren zur Einhebung:

Budapest—Venedig
oder umgekehrt.
I. Classe . . . . . Frcs. 19·20
II. Classe . . . . . Frcs. 14·35

Budapest—Ala
oder umgekehrt.
I. Classe . . . . . K 21·60

Wien, am 9. Jänner 1900. [32]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Nachträgen zu den Verbandstarifen.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 treten folgende Nachträge in Wirksamkeit:

Nachtrag II zu Theil I A und B,
Nachtrag III zu Theil II A,
Nachtrag II zu Theil II B,
Nachtrag I zum Ausnahmetarife Nr. 1 für metallurgische Producte,
Nachtrag II zum Ausnahmetarife Nr. 2 für Wein,
Nachtrag II zum Ausnahmetarife für Steinkohlen u. s. w.

Exemplare des Nachtrages III zu Theil II A können zum Preise von 95 Hellern das Stück, Exemplare der anderen Nachträge kostenlos bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bezogen werden.

Wien, am 11. Jänner 1900. [33]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Ergänzung des Tarifes, Theil II.

In der vom 1. Jänner 1900 giltigen Neuauflage des Tarifes, Theil II, ist auf Seite 11 bei der Anmerkung 17), auf Seite 36 bei der Anmerkung 22) und auf Seite 84 bei der Anmerkung 13) am Schlusse nachzutragen:

„Bei Einhaltung der in den Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest unter Ziffer VIII enthaltenen Bedingungen."

Wien, am 9. Jänner 1900. [34]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 1, sowie im Anhange zum Hefte 3.

In der deutschen und ungarischen Ausgabe des ab 1. Jänner 1900 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 1, ist auf Seite 95 im 4. Schnitt-Tarife (österreichische Stationen) der Schnittfrachtsatz für gewöhnliches Eilgut im Verkehre mit der Station Herzogenburg von 333 h auf **433** h per 100 kg und der Schnittfrachtsatz der Classe A im Verkehre mit der Station Hostivař von 277 h auf **270** h per 100 kg zu berichtigen.

Ferner ist in der deutschen Ausgabe des ab 1. Jänner 1900 giltigen Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 auf Seite 6 bei Pos. 4 (Güter des Specialtarifes 1) in der Relation Ersekujvár—Maxing der Frachtsatz von 108 h per 100 kg und in der Relation Szered—Maxing transit*) der Frachtsatz von 92 h per 100 kg einzustellen.

Wien, am 11. Jänner 1900. [35]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

26. December 1899. Auf der Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Staatseisenbahn-Gesellschaft.

27. December 1899. Wegen Schneeverwehung auf der Localbahn Enzersdorf bei Staats-Poisdorf wurde der Gesammtverkehr eingestellt.

1. Jänner. Auf der Localbahn Enzersdorf bei Staats-Poisdorf wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Ausnahmetarif 17 für Petroleum.) Mit Wirkung von 1. Februar 1900 ab werden die im Nachtrag I zum Gruppentarif VI auf den Seiten 38 bis 48 in der Spalte „Darmstadt Hauptbahnhof" aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 für Petroleum und Naphtha aufgehoben und der im Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutschen Verband bestehende Ausnahmetarif 17 für Petroleum und Naphtha in folgender Weise eingeschränkt:

1. Die im Tarifheft 2 der Abtheilung A auf den Seiten 105 bis 115 aufgeführten Ausnahmefrachtsätze für Ludwigshafen a. Rh. und Ludwigshafen-Giuliniwerk behalten nur noch Giltigkeit für die Richtung von diesen beiden Stationen.
2. Die im Tarifheft 1 der Abtheilung A auf Seite 39 aufgeführten Frachtsätze zwischen Darmstadt-Hauptbahnhof und Aschaffenburg, Dettingen, Kahl und Klein-Ostheim, ferner die im Tarifheft 1 der Abtheilung B auf Seite 36 in der mit „Darmstadt-Hauptbahnhof" überschriebenen Spalte, sowie die auf den Seiten 37 und 38 und die im Tarifheft „Abtheilung D" auf Seite 72 aufgeführten Frachtsätze für Darmstadt-Hauptbahnhof werden aufgehoben.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. Ausnahmetarif 7b für Getreide vom 13. August 1898. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 13. November 1899 ist der II. Nachtrag, welcher neue, ermässigte Frachtsätze für Kleie und Oelkuchen, Frachtsätze für neuaufgenommene russische Stationen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält, zur Einführung gelangt.

Als Betriebsleiter

für Localbahnen **sucht ein höherer Beamter** einer österreichischen Localbahn, in ungekündeter Stellung, anderweitiges **Engagement.** Petent ist in allen Zweigen des Eisenbahndienstes versirt, Specialist im Zugförderungs- und Bahnerhaltungsdienste und weist Prima-Referenzen nach.

Gefl. Anträge unter **„B. Z. 43"** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.** (615)

Offene Stelle.

Ein mit dem **Tarifwesen Oesterreich-Ungarns** vertrauter, junger, strebsamer Mann (Christ) wird für das Tarifbureau einer Fabrik **gesucht.** (616)

Offerte sub **„Strebsam"** an die Administration dieses Blattes.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
367	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine des Specialtarifes 3	Lititz a. d. Adler	Daudleb	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn	11 Heller	8 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen zur Beschotterung der Gemeindestrasse in Daudleb bestimmt sein und muss auf den Frachtbriefen das Gemeindeamt in Daudleb als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
368	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Gusseisenwaaren, als: Ackerbaugeräthe, roh vorgerichtet; Geschirr zum Hausgebrauch, auch verzinnt, emaillirt, verkupfert oder mit Majolika überzogen; Gusswaaren, nicht genannte; dann Feilen und Raspeln	Trzynietz	Peri transit	Die Frachtsätze unter a) gelten für Stückgutsendungen, jene unter b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg die Frachtsätze unter c) „ „ „ „ 10.000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Die Frachtsätze nach **Peri trs.** gelangen ausschliesslich nur für Sendungen nach italienischen Stationen **westlich** der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia zur Berechnung. — Für Sendungen nach den übrigen italienischen Stationen gelten die Frachtsätze nach **Pontebba trs.** — Die Frachtbriefe haben directe nach den italienischen Bestimmungsstationen zu lauten, und es muss auf denselben die Bemerkung: „Zur Reexpedition in Peri (Ala)", bezw. „Zur Reexpedition in Pontebba" vorgeschrieben sein. Anderweitige Routenvorschriften sind unzulässig	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	Frcs. a) 6·12 b) 5·02 c) 4·47	Verschieden	Kartirung		Für das Aufladen der Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn massgebend
					Pontebba transit					a) 4·92 b) 4·02 c) 3·77				
369	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Banmaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zu den Neu- und Erweiterungsbauten von Werksanlagen in Donawitz und zur Einrichtung derselben bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900, von Südbahn-Stationen nach Leoben, rücksichtlich des Südbahndurchlaufes der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.										

370

Südbahn-Gesellschaft

Graz-Köflacher Eisenbahn

Zündwaaren

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 Kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 Kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
				Preding-Wieselsdorf	Deutsch-Landsberg									
				Triest S.B. und Fiume		Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1. Die Sendungen müssen nach türkischen, griechischen oder ägyptischen Häfen, sowie nach Echellen des Schwarzen Meeres zur See zur Ausfuhr gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife und Oesterr.-Adriat. Verbandstarif, resp. Anhänge zu denselben	234 220 Heller incl. Mgb., Grazer Ueberfuhrsgeb. u. bezw. ungar. Stener			Im Kartirungswege	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege unter sinngemässer Anwendung der im Abschnitte I des Oesterr.-Adriat. Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, Nachtrag I (Seite 42—46) ersichtlichen „Speciellen Bestimmungen", betreffend Erbringung des Destinationsnachweises. Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut vorbezogener Tarifbestimmungen bedungenen Documente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	
				Deutsch-Landsberg										
				Preding-Wieselsdorf										
				Grnz S.B.		a) Für Sendungen in jedem Gewichte. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen via Suezcanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Export gelangen		Localtarife und Oesterr.-Adriatischer Verbandstarif, resp. Anhänge zu denselben	a) 184 Heller b) 165 Heller incl. Manipulationsgebühr					
				Leibnitz										
				Marin-Rast										

Verschieden

				Preding-Wieselsdorf	Deutsch-Landsberg									
				a) 210 b) 189	220 234	Heller incl. Manipulationsgebühr und Grazer Ueberfuhrsgebühr								
				Deutsch-Landsberg										
				a) 220 b) 202										

Verschieden

				Preding-Wieselsdorf	Deutsch-Landsberg									
				Triest S.B.		Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1. Die Sendungen müssen nach türkischen, griechischen oder ägyptischen Häfen, sowie nach Echellen des Schwarzen Meeres zur See zur Ausfuhr gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Vorstehende Kartirungssätze	248 234 Heller incl. Mgb., Grazer Ueberfuhrsgeb. u. bezw. ungar. Stener			Im Kartirungswege	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege unter sinngemässer Anwendung der im Abschnitte I des Oesterr.-Adriat. Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, Nachtrag I (Seite 42—46) ersichtlichen „Speciellen Bestimmungen", betreffend Erbringung des Destinationsnachweises. Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut vorbezogener Tarifbestimmungen bedungenen Documente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	
				Deutsch-Landsberg										
				Preding-Wieselsdorf										
				Grnz S.B.		a) Für Sendungen in jedem Gewichte. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen via Suezcanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Export gelangen		Localtarife und Oesterr.-Adriatischer Verbandstarif, resp. Anhänge zu denselben	a) 184 Heller b) 165 Heller incl. Manipulationsgebühr					
				Leibnitz										
				Marin-Rast										

Fortlaufende Nummer	1	371	372
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	Graz-Köflacher Eisenbahn
für Artikel	4	Chilisalpeter der Pos. 8—6 b) / Rohmaterialien zur Kunstdünger-fabrikation der Pos. D—13 / Düngemittel der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Zündwaaren
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Triest oder Fiume	Deutsch-Landsberg
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Oderberg	Preding-Wieselsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen: Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	In jedem Gewichte. Sendungen müssen zur Completirung der in Preding-Wieselsdorf in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangenden und nachweislich zum Export in die Levante bestimmten Zündwaarentransporte dienen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7	Giltig vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. April 1897	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	251 Heller incl. ungar. Transportsteuer	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	214 Heller / 174 Heller / 166 Heller incl. ungar. Transportsteuer	16 Heller inclusive Manipulationsgebühr
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	37 Heller / 77 Heller / 85 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Die Rückvergütung erfolgt: 1. bei Sendungen, welche ab Graz auf Grund des directen Levantetarifes zur Abfertigung gelangen, gegen Vorlage der auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der Duplicat-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf via Triest nach der Levante; andernfalls 2. gegen Vorlage der auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf bis Triest, denen zum Nachweis der erfolgten Verschiffung die Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest beizugeben sind, welche Documente längstens bis Ende Juli 1901 in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	373	374	375
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen		kgl. Ungar. Staatseisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz der Pos. H—18 des Tarif-Theiles I im See-Exportverkehre nach dem Auslande	Pferde in vollen Wagenladungen	a) Thonwaaren nnd Chamottemehl, b) Ziegel, als: Mauer- nnd Dachziegel, sowie Klinkersteine und Keramitziegel, ferner feuerfeste Ziegel, Chamotte-, Magnesit- nnd Dinasziegel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bednarów, Borryslaw, Brody, Czernowitz, Czortków, Dolina, Hadikfalva, Hatna, Hliboka, Husiatyn, Kopyczyńce, Monasterzyska, Nepolokoutz, Otrynio, Ozydów, Rawa ruska, Sambor, Sniatyn-Załucze, Stanislau, Zuczka, Wygoda, Zborów	Komárom	Bedekovčina
nach	Triest oder Fiume	Peri transit	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindesteos 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltnng der auf Seite 7 des nebenverzeichneten Verbandstarifes sub B enthaltenen Bestimmungen für den See-Export. Das Aufladen hat die Partei zu besorgen, das Abladen obliegt der Bahnanstalt	Beförderung als Frachtgut. Einhaltnng der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	ad a) Bei Frachtzahlung für miodestens 10.000 Kilogramm per Wagen und Frachtbrief, ad b) bei Frachtzahlnng für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längsteos aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897	Localtarif	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	288, 308, 320, 322, 328, 316, 288, 287, 304, 314, 306, 294, 299, 278, 283, 281, 284, 283, 287, 279, 281, 285, 286, 282, 279, 288, 300, 308, 300		ad a) 109 Heller ad b) 81 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	279, 286, 288, 286, 287, 288, 287, 283, 287, 283, 281, 283, 284, 278, 281, 283, 284, 281, 279, 285, 282, 279, 281	19 Kronen per m² der Ladefläche des verwendeten Wagens	ad a) 100 Heller ad b) 73 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	9, 22, 32, 30, 40, 35, 27, 21, 22, 13, 13, 9, 21, 8, 22, 23, 18, 9, 19		ad a) 9 Heller ad b) 8 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der den Traosport bis Triest, bezw. Fiume nachweisenden Original-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest, bezw. Finme nach den ansländischen Bestimmungshäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und See-Capitanates in Triest, bezw. des kgl. nngarischen Hafenamtes in Finme. Die Vorlage dieser Documente hat spätestens sechs Monate nach der Weiterbeförderung ah Triest, bezw. Finme zu erfolgen		
Besondere Bemerkungen			

Incl. ungar. Transportsteuer: 302, 296, 308, 285, 290, 306, 294, 299, 278, 283, 281, 284, 283, 287, 279, 281, 285, 286, 282, 279, 288, 300, 308, 300 Heller

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Fortlaufende Nummer	1	376	377
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3	Südbahn-Gesellschaft Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und des Oesterr. Lloyd	Südbahn-Gesellschaft kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr. Lloyd
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Möbel	Möbel
		aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Strob verpackt	aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn verpackt	aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Strob verpackt	aller Art und Möbelbestandtheile, verpackt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Tescben über Triest oder Fiume seewärts		Ueber Triest seewärts nach	
nach		Salonik und Constantinopel	Salonik, Dedeagatscb, Constantinopel	Piräus, Syra, Smyrna, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter)	Constantinopel und Salonik	Constantinopel, Salonik und Dedeagatsch
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 / 7	Bei Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes (nach Hafenplätzen der Levante) und bei a) Aufgabe als Stückgut b) Frachtzablung für mindestens 5.000 kg per Wagen und Frachtbrief c) „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „ vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (für den Export aus Ungarn nach Hafenplätzen der Levante) bei a) Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg b) Frachtzablung für mindestens 5.000 kg c) „ „ „ 10.000 kg per Fracbtbrief und Wagen vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Bezeichnung des Tarifes, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Oesterr.-Ungarischer Levanteverkehr über Fiume und Triest nach Hafenplätzen der Levante, Theil II, Heft 2, für den Export aus Ungarn vom 1. Jänner 1892
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Gulden ö. W. Gold: a) 3·74, b) 3·42, c) 2·86 — a) 3·74, b) 3·21, c) 2·54 — a) 4·24, b) 2·92, c) 2·36	ö. W. Gulden Gold incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer: a) 4·13, b) 3·05 — a) 8·77, b) 2·91 — a) 4·63, b) 3·55 — a) 3·85, b) 2·94, c) 2·00 — a) 3·92, b) 2·99, c) 2·01 — a) 4·27, b) 3·41 — a) 4·42, b) 3·49, c) 2·51 — a) 4·35, b) 3·44, c) 2·50
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	a) 0·36, b) 0·14 — Verschieden — a) 0·36, b) 0·14 — Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	378	379	380	381
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	am Oesterr.-Ungar. Levanteverkehre über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export ans Ungarn betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil 1	Eingereiht in Tarifclasse 4c / 4b / 4a des nebenbezogenen Verbandstarifes	Kalisalz zum Düngen / Pottasche und krystallisirte Soda	Glaswaaren als: Hohlglaswaaren aller Art (auch in Verbindung mit unedlen Metallen und Geflechten), auch Glasballons, nur wenn verpackt
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Velencze	Troppau über Triest seewärts	Györ (Raab) über Triest seewärts	Schwadowitz-Eipel via Triest
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Graz S.B.	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila, Küstendje	Constantinopel, Dedeagatsch und Salonik	den im nebenbezeichneten Tarife angeführten Hafenplätzen der Levante
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die allgemeinen Tarifbestimmungen	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900, längstens aber bis Ende December 1900, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Theil I, vom 1. Jänner 1891; Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1892	Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892 für den Export aus Ungarn	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Theil I, vom 1. Jänner 1891, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1892
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	169 Heller incl. Mgb. und ung. Steuer	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	144 Heller incl. Mgb. und ung. Stener	ö. W. Gulden Gold: 3·57 3·20 3·07*) inclns. Mgb.: 2·94 2·38*)	a) 2·12 b) 1·85 c) 1·35 Gulden Gold incl. Mgb. u. ung. Transportsteuer: a) 1·61 b) 1·47 c) 1·23	2·67 Gulden Gold
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	25 Heller	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen		*) Nur für Sendungen nach Salonik, Dedeagatsch und Constantinopel		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
382	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Coaks	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner von Hruschau und Mähr.-Ostrau	Triest S.B. und Triest-S. Andrae Triest-S. Andrae / Servola Fiume	Bei Mineralkohlentransporten Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, bei Coakstransporten Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Parteien oder auf deren Kosten	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteben keine directen Tarife	Heller 200 201 210		Im Kartirungswege		
383	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art	Györ R.Oe.E.E. trans.	Ebenfurth Mühle Haltestelle	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1900	Localtarif, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen der Station Ebenfurth einerseits und der Station Lajta-Ujfalu anderseits, giltig vom 1. November 1894	Bestebt kein directer Frachtsatz	84 Heller incl. Manipulationsgebühr und Steuer		Im Kartirungswege		
384	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide	Kenyeri	Wien Matzleinsdorf Wien St.E.G. Wien E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1900	Westungarisch-Niederösterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899	113	93	20	Im Kartirungswege		
				Sopron-Iván					103	79	24			
				Kenyeri	Baden Frachtenbhf.				115	98	17			
					Traiskirchen				109	98	11			
									Heller incl. Manipulationsgebühr und Steuer					

386

Südbahn-Gesellschaft

übrigen am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehre über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) betheiligten Verwaltungen

Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt

den im Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehres über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) mit Frachtsätzen der Classen 6a und 6b versehenen Stationen

Salonik und Constantinopel

vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längsteos aber bis Ende December 1900

Localtarife der betheiligten Verwaltungen

Verschiedeo

Die bezüglichen Frachtsätze der Classen 6a nod 6b des Oesterr.-Ungarischen Levaotetarifes, Theil II, Heft 1 und 2, erhöht um 50 kr. Gold zu Gnnsten des Oesterr. Lloyd

Verscbieden

Im Kartirungswege

385

Südbahn-Gesellschaft

am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehre über Triest und Fiume (nach Hafeoplätzen der Levante) für den Export aus Sachsen betheiligten Verwaltungen

Eingereiht in Tarif-Classe — Ausnahmetarif B a/b — des nebenbezogenen Verbandstarifes: 1 2 3a 3b 4a 4b 4c 5 6a 6b 7 8 9 10a 10b 10c 11a 11b 12 13a 13b 14a 14b 15a 15b 16a 16b 17a 17b 18a 18b 19a 19b 20 21 22 23a 23b 24 25

Görlitz S.St.B. über Triest oder Fiume seewärts

Piräns, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatscb, Coostantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila, Küstendje

Unter Einhaltnog der Bestimmnngen des nebenbezogenen Verbandstarifes

vom 1. Jänner 1900 bis auf Wlderruf, längstens aber bis Ende December 1900, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege

Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes über Triest nnd Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. November 1892 für den Export aus Sachsen

Directe Frachtsätze bestehen nicht

Gulden ö. W. Gold	1·95	2·11																																					
			2·40	2·10	2·09	2·18	2·14	2·21	2·21	{2·03²)	{2·04¹)	{2·11³)	{2·12	1·95	2·11	1·96	2·04	2·00	2·27	1·94	1·95	2·01	{1·92¹)	1·93	1·78	{1·92¹)	{1·94	2·—	2·14	2·23	2·81	2·08	{2·39²)	{2·12	3·27	2·54	2·54	2·62	2·81	2·54	2·80	2·81

Verschieden

Im Kartirungswege

¹) Nur für Ladungen nach Salonik, Dedeagatsch und Constantinopel
²) Nur für Tbonwaaren
³) Nur für Papier und Pappe aller Art

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung		Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
387	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Leoben S.B.	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. der Localbahn Monfalcone-Cervignano und der Valsuganabahn bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Bahnen adressirt sein	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Heller 36	Heller 28	Heller 8	Im Kartirungswege		
				Leoben S.B.	Mürzzuschlag				36	23	13			
				Leobersdorf					55	25	30			
				Laibach S.B.	Divacca				58	30	28			
				und vice versa										
				Laibach S.B.	Görz				73	41	32			
				Triest S.B.					37	23	14			
				Laibach S.B.	Monfalcone				68	36	32			
				Triest S.B.					20	16	4			
				Villach S.B.	Trento				92	70	22			
				Wörgl					92	55	37			
388			Brennholz	Leoben S.B.	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Anf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein		Localtarif	34 Heller	28 Heller	6 Heller				
389	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mineralkohle	Für Kohle, mineralische, welche für **Bahnbetriebszwecke** der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Localbahnen ab Voitsberg, Oberdorf, Rosenthal und Wies nach Graz zur Beförderung gelangt, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900, rücksichtlich der Graz-Köflacher Eisenbahn ein **fünfpercentiges frachtfreies Gutgewicht** zugestanden, und wird die Ueberfuhrgebühr von 1 Krone per Wagen vom Köflacher Bahnhofe zum Südbahnhofe in Graz aufgelassen.									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
390	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Gewöhnliche Eilgüter	Triest oder Finme	Dzieditz	In Quantitäten unter 5000 kg	Bei Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. April 1897 vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900		Bestehen keine directen Frachtsätze		Heller 1138		Im Kärtirangswege		Diese Frachtsätze finden unter Hinzurechnung der im Abschnitt F des Verbandstarifes angeführten Zuschlagstaxen auch für den Verkehr mit Cormons Anwendung
			Ermässigte und besonders ermässigte Eilgüter							902				
			Sperrige Güter							857				
			Frachtgüter der Classen I und II							571				
			Frachtgüter der Classen I und II			In Quantitäten von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen				479				
			Frachtgüter der Classen I und II			In Quantitäten von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				383				
			Frachtgüter der Wagenladungsclasse A			In Quantitäten von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen				461				
			Frachtgüter der Wagenladungsclasse A I			In Quantitäten von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				383				
			Frachtgüter der Wagenladungsclasse B							318				
			Frachtgüter der Wagenladungsclasse C							263				
			Frachtgüter des Specialtarifes 1							325				
			Frachtgüter des Specialtarifes 2							255				
			Frachtgüter des Specialtarifes 3	und vice versa						214				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
391	Südbahn-Gesellschaft		Weizen	Komárom	Triest S.B.	Bei Auflieferung von mindestens a) 10.000 b) 15.000 c) 20.000 d) 25.000 e) 30.000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900	Heller 206	Heller a) 176 b) 171 c) 167 d) 164 e) 160	Heller a) 30 b) 35 c) 39 d) 42 e) 46	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Im Falle der Abfertigung dieser Transporte auf Grund directer Tarifsätze wird die Refactie nur von dem betreffenden Frachtantheil der Südbahn gewährt, und zwar nur insoweit, als dieser Antheil höher ist als der laut Rubrik 10 zugestandene ermässigte Frachtsatz. Die vorstehend bezeichneten, sowie die von den Stationen Komárváros, Zala, Szt. Iván, Szt. Mihály-Pacza, Gelse, Gola, Légrád, Mura-Keresztúr, Mura-Király und Csáktornya nach Triest S.B. bezogenen Sendungen werden rücksichtlich der Erreichung der in Rubrik 6 snb a—e angeführten Minimalquantitäten in die Refactie einbezogen
				Stationen der Strecken: Budapest S.B. (loco)—Balaton-Szt. György, Székesfehérvár—Nagy-Igmánd und Lajta—Szt. Miklos—Szombathely excl.					180	a) 176 b) 171 c) 167 d) 164 e) 160	a) 4 b) 9 c) 13 d) 16 e) 20			
				Budapest S.B. transit					Verschieden	a) 176 b) 171 c) 167 d) 164 e) 160	Verschieden			
				Szombathely					174	a) — b) 171 c) 167 d) 164 e) 160	a) — b) 3 c) 7 d) 10 e) 14			
				Molnári und Györvár					170	a) — b) — c) 167 d) 164 e) 160	a) — b) — c) 3 d) 6 e) 10			
				Nagy-Kanizsa					148	a) 145 b) 141 c) 137 d) 134 e) 131	a) 3 b) 7 c) 11 d) 14 e) 17			
				Bares loco					145	a) 143 b) 141 c) 137 d) 134 e) 131	a) 2 b) 4 c) 8 d) 11 e) 14			
				Bares transit					Verschieden	a) 143 b) 141 c) 137 d) 134 e) 131	Verschieden			
				Babócsa					141	a) — b) — c) 137 d) 134 e) 131	a) — b) — c) 4 d) 7 e) 10			
				Vizvár					138	a) — b) — c) 137 d) 131 e) 131	a) — b) — c) 1 d) 4 e) 7			
				Berzencze					134	a) — b) — c) — d) — e) 131	a) — b) — c) — d) — e) 3			
				Zákány loco					142	a) 127 b) 127 c) 124 d) 122 e) 122	a) 15 b) 15 c) 18 d) 20 e) 20			
				Zákány transit					Verschieden	a) 127 b) 127 c) 124 d) 122 e) 122	Verschieden			
				Sziszek loco					123	a) 120 b) 120 c) 120 d) 117 e) 115	a) 3 b) 3 c) 3 d) 6 e) 8			
				Sziszek transit					Verschieden	a) 120 b) 120 c) 120 d) 117 e) 115	Verschieden			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
392	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Coaks	sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, dann von Hruschau und Mähr.-Ostrau	G ö r z	**Frachtzahlung** mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Mineralkohle und mindestens für 10.000 kg per Wagen bei Coaks unter Einrechnung eines frachtfreien Gutgewichtes von 2½ pCt. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, resp. Zellerndorf, giltig vom 1. Juni 1899	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Nebenbezeichneter Tarif	2550 Heller per Tonne à 1000 kg	2052 Heller per Tonne à 1000 kg	498 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Kartirungswege		
393	**Südbahn-Gesellschaft**		Mehl und Trieurabfälle	Zágráb (S.B.)	Wien (Matzleinsdorf)	**Frachtzahlung** für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverband	229 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	140 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	89 Heller	Im Kartirungswege		
394	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakracer Bahn	Schotterwagen und Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Virovitica	**Frachtzahlung** nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 5000 kg per Fahrzeug. Die Sendungen müssen für die Localbahn Bélovár-Verőcze bestimmt sein	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Heller 133	Heller 81	Heller 52	Im Kartirungswege		
					Zákány				172 incl. Manip.-Geb. und ung. Steuer	104	68			
395	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Wein und Weinmost	Wien (Matzleinsdorf), Wien St.E.G., Wien E.W.A. und Klein-Schwechat und vice versa	Ebenfurth loco	**Frachtzahlung** für mindestens 5000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr. Tarif für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern vom 1. Juli 1896	44 Heller incl. Mgb.	36 Heller incl. Mgb.	8 Heller	Im Kartirungswege		
396	**Südbahn-Gesellschaft**		Eisen und Stahl, alt, abgängig, der Pos. E—8 des Tarifes, Theil I	Baden-Frachtenbahnhof	Bruck a. M.	**Frachtzahlung** für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 15. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 68	Heller 62	Heller 6	Im Kartirungswege		
				Leobersdorf					65	62	3			

Fortlaufende Nummer	397	398	399	400
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Böhmischen Commercialbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn
und im Namen der		betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mineralkohle	Seilerwaaren, ordinäre, als: Seile, Taue, Stricke, Halfter, Bindfaden, Spagat	Melasse und Osmoséwasser	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlenbriquettes, -Kokos und -Kokesasche, Steinkohlenbriquettes, -Kokes und -Kokesasche
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lichtenwald	Szeged	Gutwasser / Hochwessely / Wostromef (B.C.B. und Oe.N.W.B.)	den im Tarife für den Böhmisch-Thüringischen Kohlenverkehr über Lichtenfels vom 1. Jänner 1898 enthaltenen Aufgabestationen
nach	Zágráb S.B.	Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel	Györ M.Á.V.	Ritschenhansen (Eisenb.-Dir. Erfurt)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Parteien auf ihre eigenen Kosten	a) Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg per Frachtbrief, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Theil I, vom 1. Jänner 1891, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1892	Localtarife	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	44 Heller	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	28 Heller	Oest. W. Gulden Gold: ad a) 2·83; ad b) 2·27; ad c) 2·17	Heller: 151; 168; 151	Für Sendungen nach Ritschenhausen ist der gleiche Frachtsatz wie für Sendungen nach Meiningen anzuwenden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	16 Heller	Oest. W. Gulden Gold: ad a) 2·46; ad b) 1·98; ad c) 1·98	151; 168; 151	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
401	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Güter des Specialtarifes 1 als Frachtgut	Blowitz Bndweis Chrast Dražice-Wejretz Franenberg Gratzen Horaždovic Stadt Jetělitz Jistebnic-Bazejowic Klattau Lnžan Mies-Kladran Mühlhansen (k k St.B.) Nakři-Netolitz Nepomnk Pilsen Pisek Plan Plass Přestitz Protiwin Rokycan Scheles Schewětin Schichowitz-Raby Schüttenhofen Sfahlan Strakonitz Suchenthal Taus Weselicko-Branitz Wlastetz Wodňan-Čičenic Zaboři Zamost oder umgekehrt	Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnhof	Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1900	Tarif, Theil III, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Mai 1892, und Localgütertarife	Heller*) 105 153 105 157 149 165 123 145 153 119 111 81 149 145 115 97 137 67 90·6 111 137 115 80·6 161 127 131 101 131 175 131 149 141 141 141 157	Heller 96 148 91 152 144 160 115 140 148 110 100 71 144 140 105 86 132 54 86 100 132 96 80 156 120 124 91 124 172 115 144 136 136 136 152	Heller*) 9 5 14 5 5 5 8 5 5 9 11 10 5 5 10 11 5 13 4·6 11 5 19 0·6 5 7 7 10 7 3 16 5 5 5 5 5	Im Kartirungswege		*) Die in der 9. Rubrik ausgewiesenen Tarif-Frachtsätze und die in der 11. Rubrik ausgewiesenen Nachlässe beziehen sich nur auf den Verkehr mit der Station Carlsbad (B.E.B.)
				Petersburg i. B.	Karlsbad Centralbahnhof			Localgütertarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	80	—			
				oder umgekehrt										
402	Buschtěhrader Eisenbahn		Holzstoff und Holzzellstoff in passem Zustande mit einem Wassergehalte von mindestens 65 Percent	Carlsbad (B.E.B.)	Prag (Sandtbor)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für Güter der Tarifclasse C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	Heller 67	Heller 55	Heller 12	Im Rückvergütungswege	Babnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Jänner 1901. Dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
				Schlackenwerth (B.E.B.)					63	51	12			

Fortlaufende Nummer	403	404	405
1			
2	Die Publication erfolgt		
3	und im der Namen von der		
4	für Artikel	Roherze, auch anfbereitete, sowie durch Rösten, Glüben, Auswittern u. s. w. zur Verhüttung vorhereitete Eisenerze	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Arzberg via Franzensbad	Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank St. Pölten-Localbahnhof
5	nach	Station Kladno	Steinschal-Tradigist
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut nnd Einhaltung der für den Ausnahmetarif für Roberze des nebenangeführten Tarifes bestehenden Bestimmungen	Bei einer Jahresversendung über 1000 t | über 8000 t | von 5000—8000 t bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Waggon
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	bis 31. December 1900
8	Bezeichnung Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Tarif, Theil II, Heft 3 A, für den Oesterr.-Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1899	Ermässigter Wagenladungstarif der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	0·61 Mark	25·6 Heller
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·51 Mark	24·0 | 21·2 | 22·2
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	0·10 Mark	1·6 | 4·4 | 3·4
12	Art der Durchführung	Rückvergütung	Bis 1000 t im Rückvergütungswege Ueber 1000 t im Kartirungswege Bis 5000 t im Rückvergütungswege Ueber 5000 t im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma als Versenderin nnd Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1901	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Frachtbriefe bei Ueberschreitung des Minimalquantums von 5000, resp. 1000 Tonnen
14	Besondere Bemerkungen	Bei Nichteinhaltung ancb nur einer der gestellten Bedingnngen wird eine Rückvergütung nicbt geleistet	

403	404	405
Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Niederösterreichisches Landes-Eisenbahnamt
Das Zugeständniss wird gemacht		
Chamottewaaren des Specialtarifes III, Thon der Pos. T—16 a) und Röhren der Pos. T—20 b) der Güterclassification des ab 1. Jänner 1899 giltigen Tarifes, Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg etc. andererseits	Roherze, auch anfbereitete, sowie durch Rösten, Glüben, Auswittern u. s. w. zur Verhüttung vorhereitete Eisenerze	Kohle und Coaks | Cement
Voitersreuth (S.St.B.)	Arzberg	St. Pölten-Localbahnhof | Steinschal-Tradigist
Weleslawin	Station Kladno	Steinschal-Tradigist | St. Pölten-Localbahnhof
Anfgahe als Frachtgnt in Wagenladnngen und Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Fracbtgut nnd Einhaltnng der für den Ausnahmetarif für Roberze des nebenangeführten Tarifes bestehenden Bestimmungen	Bei einer Jahresversendung über 1000 t | über 8000 t | von 5000—8000 t bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung von mindestens 5000 kg per Fracbtbrief und Waggon
vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedocb bis 31. December 1900	bis 31. December 1900
Tarif, Theil II, Heft 2, des Sächsisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1897	Tarif, Theil II, Heft 3 A, für den Oesterr.-Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1899	Ermässigter Wagenladungstarif der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank
81 Heller	0·61 Mark	25·6 Heller
79 Heller	0·51 Mark	24·0 | 21·2 | 22·2
2 Heller	0·10 Mark	1·6 | 4·4 | 3·4
Im Rückvergütungswege	Rückvergütung	Bis 1000 t im Rückvergütungswege Ueber 1000 t im Kartirungswege Bis 5000 t im Rückvergütungswege Ueber 5000 t im Kartirungswege
Bahnämtlicb beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis längstens 31. Jänner 1901	Anf die reclamirende Firma als Versenderin nnd Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1901	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Frachtbriefe bei Ueberschreitung des Minimalqnantums von 5000, resp. 1000 Tonnen
Bei Nichteinbaltnng ancb nur einer der gestellten Bedingnngen erlischt jeder Ansprnch auf eine Rückvergütung	Bei Nichteinhaltung ancb nur einer der gestellten Bedingnngen wird eine Rückvergütung nicbt geleistet	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
406	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Stfehlchovic-Vinaric	Garsten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Kohlen müssen zu Regiezwecken der Steyrthalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung in Garsten adressirt sein	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	Heller per Tonne			Im Kartirungswege		
				Staab					1072	932	140			
									810	660	150			
407	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes in ganzen Wagenladungen	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1 November 1891	Siehe nachstehende Tabelle unter a) b) c)			Im Kartirungswege		

Von		Nach: Bludenz	Bregenz und Lochau	Buchs	Dornbirn	Feldkirch	Frastanz	Götzis	Hard-Fussach	Hohenems	Lauterach	Lustenau	Nendeln	Nenzing	Rankweil	St. Margrethen	Schaan-Vaduz	Schwarzach	Strassenhaus	Lindau (Stadt- und Rangirbahnhof)
		Frachtsätze in Kronen für 10.000 Kilogramm																		
Littitz und Nürschan	a)	146·6	142·6	146·6	146·6	146·6	146·6	146·6	142·6	146·6	142·6	146·6	146·6	146·6	146·6	146·6	146·6	142·6	146·6	142·6
	b)	139·4	127·6	138·8	130·2	135·0	136·0	132·6	129·2	131·6	128·6	130·0	137·4	137·2	134·2	130·4	138·2	129·4	138·4	127·6
	c)	7·2	15·0	7·8	16·4	11·6	10·6	14·0	13·4	15·0	14·0	16·6	9·2	9·4	12·1	16·2	8·4	13·2	8·2	15·0
Radnitz und Stupno-Bras	a)	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	153·8	157·8	153·8	153·8	153·8	157·8	153·8	153·8	153·8	153·8
	b)	149·4	137·6	148·8	140·2	145·0	146·0	142·6	139·2	141·6	138·6	140·0	147·4	147·2	144·2	140·4	148·2	139·4	148·4	137·6
	c)	4·4	16·2	5·0	13·6	8·8	7·8	11·2	14·6	12·2	15·2	17·8	6·4	6·6	9·6	17·4	5·6	11·4	5·4	16·2
Rokycan	a)	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	152·6	156·6	152·6	152·6	152·6	156·6	152·6	152·6	152·6	152·6
	b)	149·4	137·6	148·8	140·2	145·0	146·0	142·6	139·2	141·6	138·6	140·0	147·4	147·2	144·2	140·4	148·2	139·4	148·4	137·6
	c)	3·2	15·0	3·8	12·4	7·6	6·6	10·0	13·4	11·0	14·0	16·6	5·2	5·4	8·4	16·2	1·4	13·2	4·2	15·0
Staab	a)	146·6	142·4	146·6	146·4	146·6	146·6	146·6	142·4	146·6	142·4	146·4	146·6	146·6	146·6	146·4	146·6	142·4	146·6	142·4
	b)	136·4	124·6	135·8	127·2	132·0	133·0	129·6	126·2	128·6	125·6	127·0	134·4	134·2	131·2	127·4	135·2	126·4	135·4	124·6
	c)	10·2	17·8	10·8	19·2	14·6	13·6	17·0	16·2	18·0	16·8	19·4	12·2	12·4	15·1	19·0	11·4	16·0	11·2	17·8
Stankau	a)	145·8	135·6	145·8	139·6	145·8	145·8	143·6	135,6	143·6	135·6	139·6	145·8	145·8	145·8	139·6	145·8	135·6	145·8	135·6
	b)	136·4	124·6	135·8	127·2	132·0	133·0	129·6	126·2	128·6	125·6	127·0	134·1	134·2	131·2	127·4	135·2	126·4	135·4	124·6
	c)	9·4	11·0	10·0	12·4	13·8	12·8	14·0	9·4	15·0	10·0	12·6	11·4	11·6	14·6	12·2	10·6	9·2	10·4	11·0

Fortlaufende Nummer	1	408	409
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 3	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
		betheiligten Verwaltungen	Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Benzin aus Erdöl, ferner Petroleumnaphtha (Rohbenzin), auch zur Erzeugung von Benzin	Stahlzaggel / Kohle, mineralische / Frischschlacke / Anthracit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Campina Bucarest-Nordbahnhof	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Petroleum, raffinirt Adjud Albesti Bacau Baicoi Bucarest N. Buzeu Campina Doftana Doicesti Monteor Onesti Ploesti Plopeni Targovistea Targul-Ocna Ulmeni	Buchs loco und transit
		Benzin aus Erdöl, ferner Petroleumnaphtha (Rohbenzin), auch zur Erzeugung von Benzin Campina Bucarest-Nordbahnhof	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf
		Petroleum, raffinirt Adjud Albesti Bacau Baicoi Bucarest N. Buzeu Campina Doftana Doicesti Monteor Onesti Ploesti Plopeni Targovistea Targul-Ocna Ulmeni	Bregenz, Lindau, St. Margrethen loco und transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen / Aufgabe in jedem Gewichte
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900
Bezeichnung	8	Directer Tarif für den Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg, giltig vom 1. Jänner 1895	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9		Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Ctms. 528 578 519 590 601 563 594 596 622 566 539 583 590 619 543 568 636 629 526 576 517 588 599 561 592 594 620 564 537 581 588 617 541 566 634 627	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		10% / 35% / 20%
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Fracht-Aufnahmsscheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1901 zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
410	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Trzebinia-Skawce	Kohlen, mineralische, und Coaks	Siersza wodna	Trzebinia	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat der Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	12 Heller	6 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
				Trzebinia	Siersza wodna									
			Bleiglanz	Siersza wodna	Trzebinia				12 Heller	6 Heller	6 Heller			
			Zinkerze	Trzebinia	Siersza wodna									
			Zink und Zinkstaub	Siersza wodna	Trzebinia				18 Heller	7 Heller	11 Heller			
411	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eier (Geflügeleier)	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:	Paris, Donaue und Reuilly	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung B, des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbandes	vom 25. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ansnahmetarif für die Beförderung von Eiern vom 1. October 1893 des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbandes	Zugestandener Frachtsatz Francs Gold per 1000 kg				Im Kartirungswege		

Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:	Paris			
	Donaue		Reuilly	
	a)	b)	a)	b)
Innsbruck	70·45	59·75	70·40	59·70
Leoben	86·85	74·95	86·80	71·90
Nussdorf	93·85	80·35	93·80	80·30
Obernberg-Altheim	84·65	72·15	84·60	72·10
Ried	85·55	73·35	85·50	73·30
Sigmundsherberg	94·55	80·95	94·50	80·90
Wels	85·55	73·45	85·50	73·40
Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	93·75	80·15	93·70	80·10
Wien II K.F.J.B.	94·55	80·95	94·50	80·90

Rücksichtlich Innsbruck und Leoben vom 25. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900, im Uebrigen vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900

Stationen der Südbahn-Gesellschaft:				
Fridau	95·05	82·15	95·00	82·10
Innsbruck	70·45	59·75	70·40	59·70
Leoben	86·85	74·95	86·80	74·90
Littai	93·45	80·55	93·40	80·50
Marburg	93·45	80·55	93·40	80·50
Pöltschach	94·65	81·75	94·60	81·70
Pössnitz	93·75	80·75	93·70	80·70
Raun	95·65	83·55	95·60	83·50
Steinbrück	93·75	81·75	93·70	81·70
Videm-Gurkfeld	95·05	82·95	95·00	82·90

Für das Auf- und Abladen der Sendungen auf die Eisenbahnwagen, bezw. von denselben gelten folgende Bestimmungen:
Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg obliegt das Aufladen in den österreichischen Stationen der Eisenbahn; hiebei steht es derselben zu, das zur Verladung in einen Wagen mit einem Frachtbriefe zu übernehmende Quantum nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Wenn die Partei den übrig bleibenden Theil der Sendung zur Aufgabe bringen will, so muss sie für diesen Theil einen besonderen Frachtbrief beibringen. Das Abladen in Paris ist von der Partei zu bewirken. Das Auf- und Abladen der Sendungen in Mengen von 10.000 kg ist Sache der Absender, bezw. Empfänger

Fortlaufende Nummer	1	412	413
Die Publication erfolgt	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen der und im	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Spiritus, raffinirt	a) Stärke, getrocknete, auch getrocknete Schlammstärke und Stärkemehl (Kartoffelmehl), b) Stärkesyrup, Stärkezucker und Dextrin
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Battelau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Landesgrenze bei Beszkid; Landesgrenze bei Woronienka; Landesgrenze bei Łupków	Bregenz transit; Buchs transit; St. Margrethen transit; Lindau transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 28. Februar 1900	vom 1. Jäuner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarif	Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1896
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	a) 318 / b) 401 — Heller: 211
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	a) 311 / b) 391 — Heller: 211
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Heller: 24	a) 318 / b) 401 — Heller: 216
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	a) 304 / b) 382 — Heller: 215
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		a) 316 / b) 396 — Heller: 220
Besondere Bemerkungen	14	Die laut Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, unter IX bestehenden Reexpeditionsbegünstigungen werden durch die nebenstehende Frachtbegünstigung nicht beeinflusst, vielmehr sind die auf Grund der ersteren zur Anwendung gelangenden Frachtsätze noch um die nebenhezifferten Nachlässe zu kürzen	a) 304 / b) 382 — Heller: 215
			a) 307 / b) 386 — Heller: 208
			a) 299 / b) 377 — Heller: 203
			a) 307 / b) 386 — Heller: 203
			a) 303 / b) 382 — Heller: 206
			a) 311 / b) 391 — Heller: 206
			a) 307 / b) 386 — Heller: 203
			a) 307 / b) 386 — Heller: 208
			a) 304 / b) 382 — Heller: 215
			a) 304 / b) 382 — Heller: 215
			a) 311 / b) 391 — Heller: 206
			a) 311 / b) 391 — Heller: 211
			a) 311 / b) 391 — Heller: 206
			Verschieden
			Im Kartirungswege
			Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten

412	413
k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen
Spiritus, raffinirt	a) Stärke, getrocknete, auch getrocknete Schlammstärke und Stärkemehl (Kartoffelmehl), b) Stärkesyrup, Stärkezucker und Dextrin
den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Battelau; Iglau Stadt / Iglau Oe.N.W.B.; Jistebnic-Bažejowic; Wobratein-Černowitz
Landesgrenze bei Beszkid; Landesgrenze bei Woronienka; Landesgrenze bei Łupków	Bregenz transit; Buchs transit; St. Margrethen transit; Lindau transit
Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, nach einer nngarischen Station lautenden Frachtbriefen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen
vom 1. Jänner 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 28. Fehrnar 1900	vom 1. Jäuner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900
Localtarif	Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1896
Verschieden	a) 318 / b) 401 — Heller: 211
Verschieden	a) 311 / b) 391 — Heller: 211
Heller: 24	a) 318 / b) 401 — Heller: 216
Im Kartirungswege	a) 304 / b) 382 — Heller: 215
	a) 316 / b) 396 — Heller: 220
	a) 304 / b) 382 — Heller: 215
	a) 304 / b) 382 — Heller: 215
	a) 307 / b) 386 — Heller: 203
	a) 307 / b) 386 — Heller: 208
	a) 299 / b) 377 — Heller: 203
	a) 307 / b) 386 — Heller: 203
	a) 303 / b) 382 — Heller: 206
	a) 311 / b) 391 — Heller: 206
	a) 307 / b) 386 — Heller: 203
	a) 307 / b) 386 — Heller: 208
	a) 304 / b) 382 — Heller: 215
	a) 304 / b) 382 — Heller: 215
	a) 311 / b) 391 — Heller: 206
	a) 311 / b) 391 — Heller: 211
	a) 311 / b) 391 — Heller: 206
	Verschieden
	Im Kartirungswege
	Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird genommen für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2		3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
414	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		königl. Ungar. Staatseisenbahnen	Papier der Pos. P – 1 a und b der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Gródek Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Zimony (Semlin) transit	Bazias transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen mit der Bestimmung nach ausländischen Donaustationen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	318 Heller *)	308 Heller *)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe bis Bazias, bezw. Zimony (Semlin) und gegen Beibringung der Schiffsdocumente über die von diesen Stationen nach ausländischen Donaustationen bewerkstelligte Weiterverfrachtung, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1901 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vorzulegen sind	*) Die für die Ueberführung der Transporte nach den Umschlagplätzen zu entrichtende Gebühr von 4 Hellern per 100 kg ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten und wird als Nebengebühr besonders berechnet und eingehoben
415	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, ungelöscht (Grünkalk) oder gelöscht	Ronchi Fr.B.	Cervignano trs.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach Udine, Portogruaro oder darüber hinaus gelegenen Stationen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	13·0 Heller	11·1 Heller	1·9 Heller	Im Kartirungswege		
416	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		betheiligten Verwaltungen	Kohle aus der Pos. K – 25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Staab, Nürschan, Littitz	Arad	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	2566 2566 2566 Heller per Tonne = 1000 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
417	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wein in Fässern	Klosterneuburg-Weidling	Deutsch-Liebau Grulich Jägerndorf Mähr.-Neustadt Mähr.-Schönberg Römerstadt Röwersdorf	Aufgabe als Frachtgut unter 5000 kg per Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 198 247 238 190 212 224 244		Im Kartirungswege		
			Leere, gebrauchte Weinfässer	Deutsch-Liebau Grulich Jägerndorf Mähr.-Neustadt Mähr.-Schönberg Römerstadt Röwersdorf	Klosterneuburg-Weidling					145 172 177 139 156 167 183					
418	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Getreide aller Art	Csorna loco und transit Enese Györ R.Oe.E.E. Station Györ-Raabufer-Güterexpedition Györ M.A.V. (Györ R.Oe.E.E. transit)	Ebenfurth-Mühle	**Bei Aufliefierung eines Minimalquantums von 8000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.400 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif für den Verkehr zwischen der Station Ebenfurth einerseits und der Station Lajta Ujfalu andererseits, giltig vom 1. November 1894, bezw. die bestehenden Verbandstarife	Verschieden	Heller 50	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Partei als Adressatin lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens drei Monate nach Ablauf der Begünstigung an die Betriebs-Direction der R.Oe.E.E. in Sopron zu bewirken ist	Giltig nur für Sendungen nach Ebenfurth-Mühle, welche dort zur Abgabe gelangen. Begünstigung fällt nur zu Lasten der Strecke Györ—Lajta Ujfalu—Landesgrenze
419	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen etc. des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Schönpriesen, Station der St.E.G.	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik genannten Tarife enthaltenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg, sowie den Nebenbahnen Arnstadt-Ichtershausen, Hohenebra-Ebeleben, Ilmenau-Grossbreitenbach, Weimar-Berka-Blankenhain und Wintha-Ruhla	Der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr, giltig vom 1. November 1896	besteht keiner	Die für die Station Aussig der St.E.G. in dem in der 8. Rubrik genannten Tarife enthaltenen Frachtsätze sind; abzüglich von Mk. 2·8 für 10.000 kg, auch für die Station Schönpriesen anzuwenden	Im Kartirungswege				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
420	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Schnittholz der Pos. H—18/3 des Oesterreichisch-Ungarischen Tarif-Theiles I	Siehe untenstehende Tabellen A und B		Bei Aufgabe als Frachtgut mit directen, nach einer der untenstehend genannten Stationen lautenden Frachtbriefen und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen der in der Rubrik 8 genannten Tarife	ab 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	Siehe die Tabellen	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch tritt das in Nr. 41 ex 1899 des vorliegenden Blattes unter Post-Nr. 1079 publicirte Frachtzugeständniss ausser Wirksamkeit	

Tabelle A		per 100 kg	Tabelle B		per 100 kg
von	nach	Mark	von	nach	Mark
Alt-Sandec	Eger transit für Sendungen nach den Stationen: Frankfurt a. M., Höchst, Wiesbaden, Rüdesheim, Mainz, Bingen, Mannheim (Bad. B.), Mannheim (Directionsbezirk Mainz), Mannheim-Neckarvorstadt (Directionsbezirk Mainz), Ludwigshafen a. Rh.	1·80	Alt-Sandec	Bodenbach St.E.G. transit für Sendungen nach den Stationen des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., angenommen die Stationen der Linie Aschaffenburg—Hanau—Frankfurt a. M.—Wiesbaden—Diez—Oberlahnstein—Rüdesheim—Kastel; ferner nach Stationen der Linie Behra—Silbernhausen—Leinefeld—Eichenberg—Göttingen—Münden—Cassel—Carlshafen—Warburg—Altenbecken—Soest des Directionsbezirkes Cassel und den südlich davon gelegenen Stationen dieses Directionsbezirkes; dann nach Stationen der Linie Hamm—Münster—Gronau des Directionsbezirkes Münster und den südlich davon gelegenen Stationen dieses Directionsbezirkes; dann nach Stationen der Linie Behra—Weimar—Jena—Saalfeld und Gotha—Silberhausen des Directionsbezirkes Erfurt und den südlich davon gelegenen Stationen dieses Directionsbezirkes, excl. Meiningen, Ritschenhausen, Lichtenfels und Probstzella; schliesslich nach sämmtlichen Stationen der Directionsbezirke Elberfeld, Essen und Köln, sowie der Dortmund-Gronau-Enschede Eisenbahn Tetschen Oe.N.W.B. transit des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., Höchst, Wiesbaden, Rüdesheim, Mainz, Bingen, Mannheim (Bad. B.), Mannheim (Directionsbezirk Mainz), Mannheim-Neckarvorstadt (Directionsbezirk Mainz), Ludwigshafen a. Rh.	1·65
Bednarów		1·87	Bednarów		1·72
Bogdanówka-Kamionka		1·97	Bogdanówka-Kamionka		1·84
Bolechów		1·80	Bolechów		1·65
Borysław		1·80	Borysław		1·65
Brody		1·97	Brody		1·84
Buczacz		1·97	Buczacz		1·84
Czernowitz		1·97	Czernowitz		1·84
Czortków		1·97	Czortków		1·84
Dolina		1·80	Dolina		1·65
Hadikfalva		1·97	Hadikfalva		1·84
Hatna		1·97	Hatna		1·84
Hliboka		1·97	Hliboka		1·84
Jaslo		1·80	Jaslo		1·65
Kalusz		1·84	Kalusz		1·69
Komancza		1·80	Komancza		1·65
Krasne		1·97	Krasne		1·84
Krechowice		1·83	Krechowice		1·67
Lawoczne		1·84	Lawoczne		1·69
Lemberg		1·80	Lemberg		1·65
Lemberg podzam.		1·89	Lemberg podzam.		1·74
Lisko-Łukawica		1·80	Lisko-Łukawica		1·65
Lubience		1·80	Lublence		1·65
Lupków		1·80	Lupków		1·65
Maximówka		1·97	Maximówka		1·84
Mikuliczyn		1·97	Mikuliczyn		1·84
Nadworna		1·97	Nadworna		1·84
Nepolokoutz		1·97	Nepolokoutz		1·84
Neu-Lupkow		1·80	Neu-Lupkow		1·65
Ozydów		1·97	Ozydów		1·84
Ottynia		1·93	Ottynia		1·78
Podwołoczyska		1·97	Podwołoczyska		1·84
Rawa ruska		1·80	Rawa ruska		1·65
Rytro		1·80	Rytro		1·65
Sambor		1·80	Sambor		1·65
Skole		1·80	Skole		1·65
Stanislau		1·90	Stanislau		1·74
Starzawa		1·80	Starzawa		1·65
Stryj		1·80	Stryj		1·65
Synowodzko-wyzne		1·80	Synowodzko-wyzne		1·65
Tarnopol		1·97	Tarnopol		1·84
Tarnowica leśna		1·97	Tarnowica leśna		1·84
Tartarow		1·97	Tartarow		1·84
Tlumacz-Palahicze		1·97	Tlumacz-Palahicze		1·84
Ustrzyki		1·80	Ustrzyki		1·65
Volksgarten		1·97	Volksgarten		1·84
Worochta		1·97	Worochta		1·84
Woronienka		1·97	Woronienka		1·84
Wygoda		1·89	Wygoda		1·74
Zablotce		1·97	Zablotce		1·84
Zadwórze		1·97	Zadwórze		1·82
Zagorz		1·80	Zagorz		1·65
Zborów		1·97	Zborów		1·84
Złoczów		1·97	Złoczów		1·84

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
421	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rohdachpappe aus Pos. P—3 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Mähr.-Ostrau	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen; b) 10.000 kg „ Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller a) 184 b) 184	Heller a) 159 b) 144	Heller a) 25 b) 40	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefduplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Floridsdorf				a) 181 b) 181		a) 22 b) 37			
					Gänserndorf				a) 165 b) 165		a) 6 b) 21			
					Angern				a) 160 b) 160		a) 1 b) 16			
					Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito				a) 185 b) 185	a) 161 b) 146	a) 24 b) 39			
422	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Packpapier aus P—1 a und Pappe der Pos. P—3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898, letztere nur insoweit die tarifmässigen Gebühren sich nicht billiger stellen	Troppau K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen; b) 10.000 kg „ Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller a) 198 b) 199 Verschieden	Heller a) 172 b) 156 a) 174 b) 158 Verschieden	Heller a) 26 b) 25 Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito									
423	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	bethelligten Verwaltungen	Vieh (auch Geflügel), geschlachtetes, sowie frisches Fleisch, ausgenommen Wildpret	Bołszowce	Wien, Nord- und Staatsbahnhof loco und transit	bei Aufgabe als Frachtgut: a) in Quantitäten von 3000 kg und darüber; b) in beliebigen Mengen (jedoch ohne Uebersendung der Gebühren für 3000 kg nach den unter a) angeführten Frachtsätzen) und unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif (Theil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 497 b) 705			Im Kartirungswege		
				Rohatyn						a) 481 b) 688				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
424	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19, Ziffer 1, 2 und 3, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Saybusch-Zywiec Osielec Maków Friedrichshütte Jeleśnia Węgierska gorka Milówka Rajcza Ssól Mszana dolna Alt-Sandec	Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Floridsdorf	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch die Absender, bezw. Empfänger; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897, bezw. Localgütertarife	Verschieden	Heller 74 91 89 78 80 80 80 82 82 97 114	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
425	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Kokes	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	St. Ruprecht (k.k.Oe.St.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 angeführten Tarifes	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1900	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller für 1000 kg 1790 1790 1790 1842	Im Kartirungswege		660 km 649 km 651 „ 664 „

Fortlaufende Nummer	426	427
1		
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schwelsschlacken, aus alten Lagern herrührend (mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe	a) Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art b) Steine mit geradlinigen Flächen, roh behauen aus Pos. 8—55 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Graz transito (für Sendungen von Pichling, Station Köflach)	Hnojnik via Friedek-Mistek
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Benthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Friedrichshütte, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Rosdzin, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze	Ostrau-Witkowitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Bestimmungsstationen von Köflach bis Graz im Localverkehre und ab Graz im directen Verkehre. Aufladen durch den Absender	Frachtzahlung für mindestens ad a) das Ladegewicht der verwendeten Wagen; ad b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Februar 1900 bis Ende August 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	18 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	25·5 Markpfennige	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	Der zugestandene Frachtnachlass wird um die jefalls nach dem Stande der österr. Währung bestehenden tarifmässigen Coursdifferenzen vermindert, bezw. erhöht, wenn die bezüglichen tarifmässigen Frachtsätze um diese Coursdifferenzen gekürzt, bezw. erhöht werden. Der Frachtnachlass wird von den österr. Bahnverwaltungen getragen	
14		

Fortlaufende Nummer	1	428	429
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**
Die Publication erfolgt	2		
von der Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Bruchsteine, unbearbeitete	Cement
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Voitelsbrunn	Myslowitz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Pohrlitz	Krakau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Besorgung des Abladens der Sendungen durch den Empfänger.
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Einrichtung des von der Stadtgemeinde Krakau zur Errichtung gelangenden Wasserwerkes in Krakau bestimmt sein
			vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Bezeichnung	8	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	34 Heller	Heller
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	25 Heller	Artikel der Güterclasse A: Wien Nordbahnhof 215, Brünn K.F.N.B. 166, Olmütz K.F.N.B. 131; Artikel der Güterclassen I und II: Wien Nordbahnhof 281, Olmütz K.F.N.B. 174, Mähr.-Ostrau 104, Teschen K.F.N.B. 99; Eisen- und Stahl etc. der Pos. E—5, sowie Eisen- und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898, dann Dampfkessel und eiserne Pumpen: Olmütz K.F.N.B. 128, Mähr.-Ostrau 73, Teschen K.F.N.B. 69; Blei in Mulden: Myslowitz 35; Cement: Myslowitz 18 Heller
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	9 Heller	Artikel der Güterclasse A: Wien Nordbahnhof 35, Brünn K.F.N.B. 45, Olmütz K.F.N.B. 43; Artikel der Güterclassen I und II: Wien Nordbahnhof 250, Olmütz K.F.N.B. 211, Mähr.-Ostrau 174, Teschen K.F.N.B. 174 Heller; Eisen- und Stahl etc. der Pos. E—5, sowie Eisen- und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898, dann Dampfkessel und eiserne Pumpen: Verschieden; Blei in Mulden: 24 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die Bauunternehmung des Wasserwerkes in Krakau als Absenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen seitens der Station Krakau bestätigt werden muss, dass die Sendungen zum Baue, bezw. zur Einrichtung des Wasserwerkes in Krakau verwendet wurden. Die vorbezeichneten Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden, müssen bis längstens Ende Februar 1901 vorgelegt werden
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
430	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Krakau	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Floridsdorf				116	109	7			
					Jedlersdorf transito				115	109	6			
					Wagram				115	109	6			
					Marchegg				112	109	3			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				113	109	4			
									116	110	6			
				Oświęcim	Wien Nordbahnhof				103	95	8			
					Floridsdorf				102	95	7			
					Jedlersdorf transito				102	95	7			
					Wagram				99	95	4			
					Gänserndorf				96	95	1			
					Marchegg				100	95	5			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				103	96	7			
				Saybusch-Żywiec	Wagram				100	95	5			
					Gänserndorf				97	95	2			
					Marchegg				101	95	6			
					Angern				96	95	1			
				Zábierzow	Wien Nordbahnhof				113	109	4			
					Floridsdorf				112	109	3			
					Jedlersdorf transito				112	109	3			
					Marchegg				110	109	1			
				Bielitz	Wien Nordbahnhof				99	95	4			
					Floridsdorf				98	95	3			
					Jedlersdorf transito				99	95	4			
					Wagram				96	95	1			
					Marchegg				97	95	2			
				Dzieditz	Wien Nordbahnhof				98	95	3			
					Floridsdorf				97	95	2			
					Jedlersdorf transito				98	95	3			
					Marchegg				96	95	1			
				Krzeszowice	Wien Nordbahnhof				110	109	1			
					Jedlersdorf transito				110	109	1			
				Ernsdorf	Wien Nordbahnhof				97	95	2			
					Floridsdorf				96	95	1			
					Jedlersdorf transito				97	95	2			
				Granica	Wien Nordbahnhof				111	109	2			

	432	431	
Fortlaufende Nummer			1
Die Publication erfolgt — von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der		k. k. Oesterr. Staatsbahnen	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel, Tyres, Radsterne, rohe Achsen, Räderpaare, zerlegte Drehscheiben, Wechsel, Weichen, eiserne Eisenbahnschwellen und eiserne Brückenbestandtheile	Zeitungen in Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut im Höchstgewichte (per Sendung) von: 50 kg 30 kg 30 kg 20 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge: Nr. 5 Nr. 3 Nr. 5 Nr. 3	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Ustron	Wien Nordbahnhof	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Sternberg / Olmütz	Mähr.-Schönberg / Jägerndorf via Troppau	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Anf- und Aufladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammthöchstgewichte zur Aufgabe zu bringen. 2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher der Eisenbahn bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Diesfalls ist das Nähere mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen. 4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahme ist nicht gestattet. 5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen. 6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Tarif-Theil II für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1899 und Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: 116 / 110	Heller: 1178 / 1415	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: 110 / 103	Heller: 873 / 1097	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Heller: 6 / 7	Heller: 305 / 318	11
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			13
Besondere Bemerkungen		Die mindeste Transportgebühr per Sendung beträgt 60 Heller. Für jede Sendung gelangt die ärarische Anfnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Anfnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmässig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
433	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefelsäure	Hruschau	Angern	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auftrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 122 131 137 136	Heller 114 94 94 94	Heller 8 37 43 42	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Wagram Jedlersdorf transito Floridsdorf									
				Petrowitz	Angern Wagram Jedlersdorf transito Floridsdorf				130 140 146 145	121 101 101 101	9 39 45 44			
			Schwefelsäure und Salzsäure	Hruschau	Wien Nordbahnhof Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito Marchegg				138 140 133	94 96 94	44 44 39			
				Petrowitz	Wien Nordbahnhof Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito Marchegg				147 148 142	101 103 101	46 45 41			
434	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	bethelligten Verwaltungen	Eisenerze	Eisenerz	Friedland K.F.N.B. loco und transito (letzteres für Sendungen nach Baschka)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 80.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Rezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen; Auftrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen; Abladen der Sendungen durch den Empfänger	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 130 Heller b) 95 Heller	a) 122 Heller b) 98 Heller					
				Trzynietz					a) 144·6 Heller b) 108·0 Heller					

ad a) im Kartirungswege.
ad b) durch Anwendung der Kartirungsfrachtsätze und Rückvergütung bei Mähr.-Ostrau und Schönbrunn von 24 Hellern, bei Friedland von 35 Hellern und bei Trzynietz von 36·6 Hellern per 100 kg aus denselben

Die ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege finden gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingesendet werden müssen, Anwendung

Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen zugleich ein zweiprocentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden, das jedoch für die Sendungen nach Trzynietz rücksichtlich der Strecke Teschen—Trzynietz keine Geltung hat

Fortlaufende Nummer	435	436
Die Publication erfolgt: von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Salz der Pos. 8—7 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Kohlen, mineralische
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Bochnia: Kostel, Salz, Auspitz, Branowitz, Eorhrach i. M., Raigern, Mödritz, Ober-Gerspitz, Kojetein, Nezamislitz, Eywanowitz, Wischau, Slawikowitz, Rausnitz-Holubitz, Krzenowitz, Sokolnitz, Chrlitz-Turas, Brünn Nordbahnhof; Wieliczka: Kostel, Satz, Auspitz, Branowitz, Rohrbach i. M., Raigern, Mödritz, Ober-Gerspitz, Kojetein, Nezamislitz, Eywanowitz, Wischau, Slawikowitz, Rausnitz-Holubitz, Krzenowitz, Sokolnitz, Chrlitz-Turas, Brünn Nordbahnhof	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere: Mähr. Ostrau, Hruschau
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wien E.W.A. loco	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der k. k. Eisenbahn Wien-Aspang adressirt sein und von derselben zu Regiezwecken der eigenen Bahn bezogen werden
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg): Bochnia: Kostel 245, Satz 241, Auspitz 237, Branowitz 232, Eorhrach i. M. 230, Raigern 228, Mödritz 220, Ober-Gerspitz 216, Kojetein 212, Nezamislitz 206, Eywanowitz 248, Wischau 251, Slawikowitz 254, Rausnitz-Holubitz 258, Krzenowitz 263, Sokolnitz 260, Chrlitz-Turas 256, Brünn Nordbahnhof 245; Wieliczka: Kostel 226, Satz 222, Auspitz 218, Branowitz 213, Rohrbach i. M. 211, Raigern 209, Mödritz 201, Ober-Gerspitz 197, Kojetein 193, Nezamislitz 187, Eywanowitz 227, Wischau 229, Slawikowitz 232, Rausnitz-Holubitz 235, Krzenowitz 239, Sokolnitz 244, Chrlitz-Turas 241, Brünn Nordbahnhof 237	860, 860, 866
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	186, 186, 186, 186, 186, 186, 186, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205, 205	820, 820, 826
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	40, 36, 36, 32, 27, 25, 23, 15, 11, 7, 1, 27, 29, 25, 23, 15, 5, 40, 36, 32, 27, 25, 23, 15, 5	40, 40, 40
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Besondere Bemerkungen	Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen sind an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht betheiligt	

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Zeitungen in Ballen als Eilgut im Höchstgewichte von

8) 50 kg per Sendung		7) 50 kg per Sendung		6) 50 kg per Sendung		5) 100 kg per Sendung		4) 30 kg per Sendung		3) 50 kg per Sendung		2) 50 kg per Sendung		1) 150 kg per Sendung	
bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge															
Nr. 3		Nr. 5		Nr. 3		Nr. 5		Nr. 3		Nr. 5		Nr. 3		Nr. 5	

Wien Nordbahnhof

Jaroslau		Czernowitz		Przemyśl		Lemberg	
2943		3783		3084		3258	Heller
1200		1524		1200		1300	Heller
1743		2259		1884		2058	Heller

I. Die Auflieferung hat bei den sub 1), 5), 7) und 8) bezeichneten Sendungen in einem oder mehreren Packeten, bei den sub 2), 3), 4) und 6) angeführten Transporten in einem Packete zu erfolgen. II. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekannt zu gebenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge aufzugeben. III. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen. IV. Werden die behördlichen Vorschriften betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen. V. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. VI. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahme ist nicht gestattet. VII. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen

vom. 1 Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900

Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897

Im Kartirungswege

Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird.
Ab Krakau werden die fraglichen Sendungen mit den anschliessenden Zügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen weiterbefördert.
Hiedurch wird die Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 2 vom 6. Jänner unter fortlaufender Nummer 144 ausser Geltung gesetzt

Fortlaufende Nummer		1
Die Publication erfolgt	von der	2
	und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel	4
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
	nach	
	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
	und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	8
	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung		12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		13
Besondere Bemerkungen		14

Fortlaufende Nummer	438	439
1		
Die Publication erfolgt von der Namen der	Steyrthalbahn	Steyrthalbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	aller Art	Holz unter 5·8 m Länge, und zwar: a) Schnittholz und sonstige Hölzer des Specialtarifes II, b) Rundes Stammholz, Brennholz und sonstige Hölzer des Specialtarifes III
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Garsten	Stationen der Steyrthalbahn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Unterbimmel	und vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	2000 Tonnen	1000 Tonnen / 600 Tonnen / 300 Tonnen
und gilt in der Zeit	bis Ende December 1900	bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	12·0 b	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	a) 20 / 15 — 15 / 12 — 10 / 10 b) 15 / 10 Percent der Fracht
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbriefe für in Unterbimmel angekommene und der Aufnahmsbescheinigungen für vom Reclamanten von dort abgesendete Güter bis längstens Ende Jänner 1901	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1901
Besondere Bemerkungen	Für Eisenwaaren wird diese Begünstigung auch dann gewährt, wenn das Quantum von 6000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einem Wagen verladen wird	Die Güter dürfen auf der Steyrthalbahn nicht bereits anderweitige Tarifbegünstigungen geniessen. Derlei Sendungen werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatz nicht statt

Frachtzahlung für mindestens 6000 kg für einen, bezw. im Transitverkehr für mindestens 10.000 kg für zwei zur Verwendung kommende Wagen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
440	Steyrthalbahn		Getreide und Mahlproducte	Stationen der Steyrthalbahn		300 Tonnen 600 Tonnen 1000 Tonnen	bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	Verschieden	5 7 10 Percent der eingehobenen Frachtgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe ohne Refactiestempel bis Ende Jänner 1901	
441	Steyrthalbahn		Mauer- und Dachziegel, Bruchsteine, Kalk, Cement, Schotter, Sand	Stationen der Steyrthalbahn		300 Tonnen 600 Tonnen 1000 Tonnen Frachtzahlung für mindestens 6000 kg für einen, bezw. im Transitverkehre für mindestens 10.000 kg für zwei zur Verwendung kommende Wagen	bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	Verschieden	10 15 20 Percent der eingehobenen Frachtgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe ohne Refactiestempel bis Ende Jänner 1901	

Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bei Sendungen mit frankirten Gebühren, bezw. der Original Frachtbriefe bei Sendungen mit überwiesenen Gebühren bis Ende Jänner 1901

Die Güter dürfen auf der Steyrthalbahn nicht bereits anderweitige Tarifbegünstigungen geniessen. Deriel Sendungen werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg				
									per 100 kg				
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
442	Eisenbahn Wien-Aspang	betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische	Grünbach	Neunkirchen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	Bestehen keine Frachtsätze	Heller 28		Im Kartirungswege		
				Willendorf	Neunkirchen					25				
				Grünbach	Wr.-Neustadt Scb.B.B. loco Wöllersdorf					20				
				Grünbach	Biedermannsdorf Pitten					30 30				
				Willendorf	Wr.-Neustadt Sch.B.B. loco Wöllersdorf					16				
				Willendorf	Biedermannsdorf Pitten					28 28				
443	Eisenbahn Wien-Aspang	betheiligten Verwaltungen	Siehe untenstehende Tabelle			Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, Tarif-Classen, bezw. Specialtarife bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	Siehe untenstehende Tabelle			Im Kartirungswege		

Von nder nach Wien E.W.A. Wien S.B. (Matzleinsdorf) Klein-Schwechat nach oder von	Eilgüter			Frachtgüter											
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	sperrige Güter	Stückgut-Classe I	Stückgut-Classe II	Wagenladungs-Classe A	Wagenladungs-Classe B	Wagenladungs-Classe C	Specialtarif 1	Specialtarif 2	Specialtarif 3	Kohle, mineralische *)	Bier bei Aufgabe von beliebigen Mengen	Bier bei Aufgabe von mindestens 5000 kg
	Heller für 100 kg einschliesslich Manipulationsgebühr														
Puchberg a. Sch.	259	156·8	156·8	208	122	107·4	84·4	77	71·6	81·6	75·6	65·6	64·2	98·4	84·4
Grünbach	224	138·6	138·6	180	108	91·8	74·6	67·5	62·5	72·5	66·5	56·5	59·4	85·8	74·6
Willendorf	199	125·6	125·6	160	98	85·8	67·6	60·8	56	66	60	50	53·4	76·8	67·6
Urschendorf	184	117·8	117·8	148	92	80·4	63·4	56·7	52·1	62·1	56·1	46·1	49·8	71·4	63·4
Winzendorf	174	112·6	112·6	140	88	76·8	60·6	54	49·5	59·5	53·5	43·5	47·4	67·8	60·6
Fischau	149	97	97	120	81·6	71·4	56	48·8	43·6	53	47·6	37·6	41·4	62·4	56

*) Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei.

444	k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau	Holz aller Art			Bahnämtliche Abwage der Wagenladungen auf der Brückenwaage des Dolinaer Dampfsägewerkes im Etablissement bei der Station Krechowice	bis Ende December 1900	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1899	Waggeld 80 Heller per Wagen	Waggeld 40 Heller per Wagen	40 Heller	Im Kartirungswege				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
445	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Südbahn-Gesellschaft	Bier	Schwechat-Kledering	Wr.-Neustadt	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 36		Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer (unter acht Hektoliter Gehalt) und leer retourgehende Bierflaschen in Kisten	Wr.-Neustadt	Schwechat-Kledering					22				
446	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände via Wien-Donauquaihahnhof Wien Brigittenau-Rangirbahnhof	Heiligenstadt	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Bestebt kein directer Tarif		Heller 20 *)		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände zur Aufgabe gebracht werden

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen per Wagen für den Zuschuh dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.

447	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Rohdachpappe der Pos. P—3 b der Güterclassification im Tarife, Theil I	Mähr.-Ostrau	Budapest *)	500 Tonnen. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende November 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, bezw. Localtarif	Verschieden	a) 271 Heller b) 256 Heller		Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, welche der Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende Februar 1901 vorzulegen sind	

*) Der Frachtsatz findet auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung: Budapest nyugoti pályaudvár, Lipótváros, Angyalföld, Józsefváros, Ferenczváros, Kiterő, Fővámház, dunaparti téher pályaudvár, fővarosi közraktarak, Kélenföld, Budapest Südbahn (loco), Buda-Császárfürdő Kiterő, Ó Buda filatorigát.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
448	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Ziegel der Pos. Z—1 b) Kalk der Pos. K—4	Lobositz	Nestersitz-Pömmerle	Frachtzahlung mindestens für a) das Ladegewicht des verwendeten Wagens, b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif, bezw. temporärer Anbang zu demselben	a) 20 Heller b) 23 Heller	a) und b) 16 Heller	a) 4 Heller b) 7 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1901 Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue in dem bestehenden Kupfer-Walzwerke in Nestersitz-Pömmerle bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden, was seitens der Station Nestersitz-Pömmerle auf den Original-Frachtbriefen bestätigt erscheinen muss	
449	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe A / Classe II	Lettowitz	Drösowitz-Rozkosch (k.k.St.B.)	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 252 a) 215 b) 213		Im Kartirungswege			
			oder vice versa			Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief.								
						Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen								
450	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie	Warnsdorf (B.N.B.)		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Ausnahmetarif für Mehl und Mahlproducte vom 1. März 1894		Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Domstadtl						184	145	39			
				Frendenthal						198	129	69			
				Hennersdorf						198	109	89			
				Olbersdorf						198	115	83			
				Würbenthal						210	135	75			
451	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Vide umstehende Tabelle				vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1900	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Versobieden	Vide umstehende Tabelle		Im Kartirungswege*)			

*) Eine eventuelle Entladung der auf Grund dieses Zugeständnisses beförderten Sendungen in Bodenbach oder Tetschen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen.

Artikel	Von	Nach	A. unzerlegt α) unter 5000	A. unzerlegt α) 5000	A. unzerlegt α) 10.000	A. unzerlegt β) unter 5000	A. unzerlegt β) 5000	A. unzerlegt β) 10.000	B. zerlegt, sowie Möbelhestandtheile unter 5000	B. zerlegt, sowie Möbelhestandtheile 5000	B. zerlegt, sowie Möbelhestandtheile 10.000	C. Möbelhestandtheile, roh vorgearbeitet unter 5000	C. Möbelhestandtheile, roh vorgearbeitet 5000	C. Möbelhestandtheile, roh vorgearbeitet 10.000	D. unzerlegt unverpackt etc.	D. unzerlegt verpackt etc.	D. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile 5000	E. 10.000
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
			Pfennige für 100 Kilogramm															
Möbel aus gebogenem Holze.																		
A. Unzerlegt.																		
α) Unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt.																		
1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 Kg;	Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	559	301	155	373	279	178	373	295	224	373	320	224	—	—	—	173
2. „ „ „ von mindestens 5.000 Kg per Frachtbrief und Wagen;	Bistritz a. H.		134	236	135	364	236	135	310	284	183	310	284	183	193	217	249	148
3. „ „ „ „ „ 10.000 Kg „ „ „ „ „	Ernsdorf		582	285	154	387	268	167	385	307	215	383	311	215	—	—	—	—
β) verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen):	Holleschau		418	236	135	364	236	135	301	284	177	301	284	177	214	214	246	142
4. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 Kg;	Mähr.-Weisskirchen		127	236	135	306	236	135	306	284	180	306	284	180	156	156	195	133
5. „ „ „ von mindestens 5.000 Kg per Frachtbrief und Wagen;	Marchegg		422	—	—	422	—	—	363	—	—	363	—	—	—	—	—	—
6. „ „ „ „ „ 10.000 Kg „ „ „ „ „	Nemotitz		406	329	187	406	329	190	305	299	212	305	299	212	232	232	271	158
B. Zerlegt, sowie Möbelbestandtheile.	Olmütz		348	236	135	348	236	135	262	255	160	262	255	160	114	168	200	123
7. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 Kg;	Teschen		515	236	135	364	236	135	364	284	188	360	284	188	—	—	—	159
8. „ „ „ von mindestens 5.000 Kg per Frachtbrief und Wagen;	Vlarapass		188	—	—	488	—	—	378	—	—	378	—	—	—	—	—	—
9. „ „ „ „ „ 10.000 Kg „ „ „ „ „	Wall.-Meseritsch		472	236	135	364	236	135	331	284	188	331	284	188	—	207	—	147
C. Möbelbestandtheile, roh vorgearbeitet.	Wessely a. d. March		420	333	179	420	333	182	324	317	201	324	317	204	215	215	282	165
10. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 Kg;																		
11. „ „ „ von mindestens 5.000 Kg per Frachtbrief und Wagen;																		
12. „ „ „ „ „ 10.000 Kg „ „ „ „ „																		
D. Möbel aus gebogenem Holze.																		
13. Unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 Kg per Frachtbrief und Wagen																	
14. Unzerlegt, verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen)																		
15. Zerlegt, sowie Möbelbestandtheile																		
16. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 Kg per Frachtbrief und Wagen.																		
E. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt, und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet.																		

*) Die Frachtsätze sub 1—12 finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Frachtsätze ad 1, 4 und 7 gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die Transporte nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit neuen Frachtbriefen mit anderen Stückgütern als Sammelladungen nach ausländischen Stationen weiter befördert werden. Zur Erlangung dieser Begünstigung sind jedoch bis Ende März 1901 hinsichtlich des Transportes bis Bodenbach, resp. Tetschen die Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, und hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen bis zur Zielstation die Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen.

Die Frachtsätze der Ziffer 9 finden im Verkehre von Ernsdorf auch im Rückvergütungswege unter den nachstehenden für die Frachtsätze der Ziffer 16 festgesetzten Bedingungen Anwendung.

Die Frachtsätze ad 13—16 finden nur dann im Kartirungswege Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Werden jedoch die Transporte nur nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit aufgegeben und in Bodenbach oder Tetschen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpedirt, so erfolgt die Anwendung der ad 13—16 bezeichneten Frachtsätze im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. und der Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B.

Die unter 13—16 hezifferten Frachtsätze gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die fraglichen Transporte ab Bodenbach oder Tetschen per Bahn bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen und ab dort nachweislich per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden. Die bedungenen Documente sind spätestens Ende März 1901 vorzulegen.

Die sub 16 hezifferten, bezw. die im Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 auf Seite 269 im Ausnahmetarife Nr. 18 (im Rückvergütungswege) enthaltenen Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze gelten ferners bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1900 im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlagsplätzen aufgelieferten Möbelsendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven, Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Fortlaufende Nummer	1	452	453
Die Publication erfolgt von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien (K.F.N.B.)	Prag (Smichow) B.E.B. (Station)
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) nach	5	Aussig (St.E.G.), Teplitz, Saaz	Brünn (K.F.N.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	1. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges aufgeliefert werden. 2. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmebescheinigung wird nicht ausgefertigt. 3. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 4. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen (auf eigenen Rädern laufend) bestehenden Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899, bezw. Anhang zu demselben	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1898 unter A—II—a—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist	666 Heller*)	151 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller per Sendung b) „ „ „ Personenzügen 40 „ „ „ Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern berechnet	Auf den bezüglichen Frachtdocumenten muss die Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder eine Dienstesstelle dieser Verwaltung als Empfängerin angeführt erscheinen

*) Dieser Frachtsatz gelangt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die einzelnen Packete das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
454	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Beszgid Landesgrenze	Bosna-Brod	ad a) und b) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden. ad b) Auflieferung von mindestens 8000 Tonnen. Die Sendungen müssen für die Rosna-Broder Petroleumraffinerie-Actiengesellschaft „Danica" bestimmt sein. Die nach Budapest-dunap. t. p. u. bestimmten Sendungen müssen daselbst auf dem Industriegeleise, welches aus dem Budapester Donauuferbahnhofgeleise abzweigt, aus den Cisternen in die Schiffe verladen, nach Bosna-Brod weiterbefördert werden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Verschieden	Heller a) 210	b) 190	Verschieden	ad a) Im Kartirungswege. ad b) Im Rückvergütungswege	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss ad b) Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente spätestens bis Ende März 1901 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) in Budapest vorzulegen sind	
				Körösmező Landesgrenze						210	190			
				Orló Landesgrenze						210	190			
				Vidrány Landesgrenze						210	190			
				Borysław						290	270			
				Drohobycz						284	264			
				Gorlice						290	270			
				Iwonicz						274	254			
				Jasło						290	270			
				Jedlicze						280	260			
				Krechowice						300	280			
				Krosno						274	254			
				Olszanica						258	238			
				Podwołoczyska						388	368			
				Rymanów						270	250			
				Skołyszyń						296	276			
				Ustrzyki						270	250			
				Zagórzany						290	270			
				Beszgid Landesgrenze	Budapest-dunap. t. p. u.					118	98			
				Körösmező Landesgrenze						136	116			
				Orló Landesgrenze						112	92			
				Vidrány Landesgrenze						110	90			
				Borysław						198	178			
				Drohobycz						192	172			
				Gorlice						192	172			
				Iwonicz						174	154			
				Jasło						190	170			
				Jedlicze						180	160			
				Krechowice						208	188			
				Krosno						174	154			
				Olszanica						158	138			
				Podwołoczyska						296	276			
				Rymanów						170	150			
				Skołyszyń						196	176			
				Ustrzyki						170	150			
				Zagórzany						192	172			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
455	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Vide Tabelle		Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen unter der Adresse einer Petroleumraffinerie in Brassó, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-Kitérő, Máros-Vásárhely, Mezö-Laborcs, Mezö-Telegd, Munkács, Oravicza, Orsova, Örmezö, Pozsony-Újvaros oder Skalite aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		Die Beförderung der in Słoboda-rungurska-Grube zur Aufgabe gelangenden Sendungen hat in den der Partei gehörenden Cisternenwagen zu erfolgen. Die Füllung und Abschlauchung der Cisternenwagen haben die Parteien zu besorgen

Die für die Station Budapest-dunaparti-teher-pályaudvár publicirten Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche für die Potrolenmraffinerie-Actienge-ellschaft in Orsova bestimmt sind, mit directen Frachtbriefen nach Budapest-dnnaparti-teher-pályaudvár aufgegeben und daselbst auf dem vom Budapester Donauufergeleise abzweigenden Industriegeleise aus den Cisternen in die Schiffe verladen und nach Orsova weiter befördert werden.

Nach

Von	Brassó	Budapest-dunap. t. p. u.	Budapest-Ferenczváros	Budapest-Kitérö	Máros-Vásárhely	Mezö-Laborcz	Mezö-Telegd	Munkács	Oravicza	Orsova	Örmezö	Pozsony-Újváros *)	Skalite
	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern												
Borysław	262	178	178	220	124	166	118	230	242	136	192	153·4	
Drohobycz	256	172	172	214	120	160	112	224	236	130	192	—	
Gorlice	284	172	172	240	108	186	147	244	256	124	172	115·4	
Iwonicz	252	154	154	210	76	156	115	220	232	92	180	—	
Jasło	268	170	170	226	92	172	131	236	248	108	174	—	
Jedlicze	258	160	160	216	82	162	121	226	238	98	188	121·4	
Kolomea	—	206	206	—	—	—	—	—	—	—	224	—	
Krechowice	272	188	188	230	156	176	128	240	252	146	232	—	
Krosno	252	154	154	210	76	156	115	220	232	92	180	—	
Nadwórna	—	164	164	—	—	—	—	—	—	—	224	—	
Olszanica	236	138	138	194	60	140	99	204	216	76	174	—	
Podwołoczyska	360	276	276	318	220	264	216	328	340	234	—	—	
Rymanów	248	150	150	206	72	152	111	216	228	88	182	—	
Sambor	—	180	180	—	—	—	—	—	—	—	212	—	
Sanok	232	134	134	190	56	136	95	200	212	72	202	—	
Skołyszyń	274	176	176	232	98	178	137	242	254	114	172	—	
Słoboda rungurska Grube	—	250	250	—	—	—	—	—	—	—	268	—	
Ustrzyki	248	150	150	206	72	152	111	216	228	88	176	—	
Zagórzany	278	172	172	236	102	186	141	244	256	118	172	—	

*) Der nach den Bestimmungen des Localtarifes, Theil II, der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vorgesehene Localzuschlag von 4 Hellern wird für diese Sendungen nicht eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
456	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Győr für Sendungen, welche auf dem Wasserwege anlangen	Graz St.B. loco Graz S.B. transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Westungar.-steier. Eisenbahnverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1	Heller 104	Heller 94	Heller 10	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, sowie der die Beförderung mittelst Schiff nach Raab nachweisenden Original-Schiffsdocumente, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (CIV b) spätestens bis Ende März 1901 vorzulegen sind In diesem Frachtsatze sind die laut Localtarif (Theil II) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zur Einhebung gelangenden Gebühren für die Benützung des Verbindungs-geleises nicht inbegriffen	
457	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarif-Theiles I	Győr loco	Graz St.B. loco	**Auflieferung von mindestens 1500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, des Westungar.-steier. Eisenbahnverkehres	Heller 104	Heller 98	Heller 6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1901 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. CIV b) in Budapest einzusenden sind	
458	Südbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	St. Lorenzen	Mura Király Kotor-Alsó-Domboru	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen für Draureglirungsarbeiten bestimmt und an die Bauleitung der Draureglirung adressirt sein	vom 15. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 53 58 incl. ungar. Transportsteuer	Heller 38 42	Heller 15 16	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
12	Nr. 146 vom 23. December 1899	3288	St.E.G.	K.k.Oe.St.B., S.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., S.N.D.V.B., B.C.B., E.W.A., B.E.B., B.N.B., A.T.E., Bozen-Meraner Bahn	Kupfervitriol und Krystall-Azurin (beide Artikel mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Perenospora viticola und Perenospora infestans)	Im Localverkehre, sowie im directen Verkehre von und nach den Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen, resp. Bahnlinien, sowie von deutschen Stationen nach Stationen der betheiligten österreichischen Verwaltungen		In der Rubrik 6 sind die letzten zwei Sätze zu streichen und durch folgende zu ersetzen: „Für Transporte nach den Gebieten der Landesculturraths-Section Triest, des Landesculturrathes in Parenzo und der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Klagenfurt findet die Tarifermässigung nur dann Anwendung, wenn ein von diesen Corporationen ausgestelltes, die Bestimmung des Kupfervitriols zur Bekämpfung der Perenospora bestätigendes Certificat beigebracht wird. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen“	
13	Nr. 2 vom 6. Jänner 1900	115	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Csácza Kisutcza-Ujbely Krasznó Zsolna	Oderberg (für die in der Umgebung von M.-Ostrau befindlichen Gruben)	Der Name der Station Krasnó ist auf „Krasznó“ zu berichtigen	
						Csácza Kisutcza-Ujbely Krasznó Zsolna	Dombran		
14		126			Mineralkohle und Steinkohlencoaks	1. Dombrau Karwin 2. Dombrau 3. Karwin	Zwardon	In der 10. vertikalen Rubrik ist neben dem Frachtsatze von 16·6 ein Stern anzubringen	
15	Nr. 1 vom 4. Jänner 1900	98	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	Eisenerz, Krumpenthal, Erzberg, Prebichl und Vordernberg-Markt	Donawitz	In der Rubrik 5 ist bei Erzen nach Donawitz „via Vordernberg“ einzusetzen	
16	Nr. 146 vom 23. December 1899	3259	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Eisen und Stahlwaaren etc.	Adamstbal	Brody (Bbf.) trs. etc. etc.	Dem Stationsnamen in der 5. Rubrik „von Adamstbal“ ist am Ende ein „l“ anzuhängen	
17		3260		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Flachs, Hanf etc. etc.	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Prerau	In der 5. Rubrik „von“ ist der Stationsname „Szczakowa“ einzusetzen	
18	Nr. 148 vom 30. December 1899	3498	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kohle und Kokes	Breitenschützing Holzleithen	Imst	In der 10. Rubrik soll es richtig heissen: „Kronen per 10.000 kg“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. **Wien, 16. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate November 1899. — Betriebsergebnisse der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate November 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. Jänner 1900, Z. 1987, betreffend die Verlängerung des Termines für die Verlautbarung der mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 gewährten Tarifermässigungen.

Laut Einführungserlass vom 20. November 1895, Z. 64.846, zur Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren, kann bei den in der ersten Hälfte des Monates Jänner jeden Jahres zur Veröffentlichung gelangenden Tarifnachlässen deren Rückwirkung bis 1. Jänner des betreffenden Jahres ausgesprochen werden, ohne dass hiezu eine besondere Genehmigung der Aufsichtsbehörde erforderlich wäre.

Mit Rücksicht auf technische Schwierigkeiten, welche sich bei der Drucklegung des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt hinsichtlich der für das laufende Jahr mit Giltigkeitsbeginn vom 1. Jänner 1900 zu verlautbarenden Frachtermässigungen ergeben haben, wird hiemit der oben erwähnte Termin ausnahmsweise bis 31. Jänner d. J. erstreckt.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: (deutsch) „Localbahn Triest-Parenzo", (italienisch) „Ferrovie locale Trieste-Parenzo" und Genehmigung der Statuten derselben.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Landesausschusse der Markgrafschaft Istrien als Concessionär der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 15. April 1899, R.-G.-Bl. Nr. 77, bildenden schmalspurigen Localbahn von Triest nach Parenzo, eventuell nach Canfanaro die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: (deutsch) „Localbahn Triest-Parenzo", (italienisch) „Ferrovie locale Trieste-Parenzo" mit dem Sitze in Wien ertheilt und gleichzeitig die Statuten dieser neuzugründenden Actiengesellschaft genehmigt.

Wien, am 28. December 1899. — Z. 40.935. E.-M.-Z. 60.606.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Opočno nach Dobruška.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Dobruška die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Opočno der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Dobruška im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. December 1899. Z. 56.214/2.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1899				Einnahmen 1898		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
	1899	1898	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.828·6	7.824·5	2,602.600	1,987.700	1,735.000	7,211.300	8,946.300	1.143	8,888.492	1.136	+ 0·6	7.828·6	7.824·5
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	166.952	265.472	119.632	623.395	743.027	1.055	721.074	1.024	+ 3·0	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	57.028	92.338	16.708	96.818	113.526	947	106.140	885	+ 7·0	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	125.276	276.832	60.321	495.844	556.165	1.454	583.085	1.540	— 5·6	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5 523	52.578	2.349	47.422	49.771	736	55 278	818	— 10·0	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	27.100	26.800	6.500	39.700	46.200	678	50.130	736	— 7·9	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.170·9	9.166·8	2,984.479	2,701.720	1,940.510	8,514.479	10,454 989	1.140	10,404.199	1.135	+ 0·4	9.170·9	9.166·8
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	78.650	75 900	34.000	118.500	152.500	391	152.770	391	0	390·5	390·5
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B.	79·7	58·3	2.960	16.536	1.315	12.515	13.830	174	13.708	255	— 26·0	66·4	58·3
Budapester Localbahnen	46·6	46·6	272.199	11.994	29.526	4.860	34.386	738	38.375	823	— 10·3	46·6	46·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	. . . .	56.070	. . . .	6.079	. . . .	6.079	699	. . . .	. . .	. . .	1·9	. . .
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8·0	8·0	126.861	1.745	9.557	404	9.961	1.245	10 086	1.261	— 1·3	8·0	8·0
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.778	2.820	3.752	4.887	7.639	170	7.018	156	+ 9·0	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.852	20.495	229	8.382	8.611	2.533	7.935	2.334	+ 8·5	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	3.931	1 336	1.385	2.018	3.403	351	3.235	334	+ 5·1	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	14.678	19.752	1.874	18.375	20.249	349	20.191	348	+ 0·3	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.B.	84·6	84·6	5.255	5.480	1.756	10.159	11.915	141	11.014	130	+ 8·4	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	23·2	6.661	668	1.726	1.242	2.968	59	1.677	72	— 18·0	50·0	2·
Számosthal-Bahn	253·6	223·9	32 193	29.215	20.614	44.639	65.253	257	60.157	269	— 4·4	253·6	223·9
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	3.600	. . . .	1.050	1.050	184	1.050	184	. . .	5·7	5·
Torontaler Localbahnen	348·5	297·0	44.465	21.893	18.604	34 148	52.752	151	68 821	232	— 34·9	348·5	224·
Ungthalbahn	42·9	42·9	6.700	9.600	2.019	12.402	14.421	336	14.408	336	0	42·9	42·
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	64·0	. . . .	845	3.317	295	1.840	2.135	33	. . . .	. . .	. . .	24·9	. .
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	317	1.740	110	990	1.100	52	1.670	79	— 34·0	21·1	21
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	16.078	2.009	3 299	1.452	4.751	174	4.372	160	+ 8·8	27·3	27·
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	7.015	15.006	3.350	26.325	29.675	241	27.034	227	+ 6·2	123·2	123·
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	8.422	1.128	1.982	1.730	3.712	213	3.632	209	+ 1·9	17·4	17
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	12.485	17.206	3.173	14.918	18.091	166	15.075	138	+ 20·3	109·2	109
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	51·4	. . . .	7.951	2.625	2.836	4.925	7.761	151	. . . .	. . .	. . .	39·4	. .
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.319	11.792	823	18.595	19.418	588	23.768	720	— 18·3	33·0	33
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.651	3.396	426	1.108	1.534	178	1.542	179	— 0·5	8·6	8
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.452	1.642	953	1.220	2.173	171	2.008	158	+ 8·2	12·7	12
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	6.095	6.531	1.540	4.139	5.679	406	6.302	450	— 9·8	14·0	14
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.928	1.585	437	748	1.185	108	1.299	118	— 8·5	11·0	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.686	661	411	463	874	94	983	106	— 11·3	9·3	9
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·2	. . . .	6.312	280	1.273	361	1.634	77	. . . .	. . .	. . .	3·3	. .
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Csucsa-Nagybanyaer	78·4	. . . .	3·648	694	1.831	1.335	3.166	40	. . . .	. . .	. . .	14·1	. .

Eisenbahnen im Monate November 1899.

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1899 für Personen und Gepäck (Gulden)	Einnahmen 1899 für Güter (Gulden)	Einnahmen 1899 im Ganzen (Gulden)	Einnahmen 1899 per Kilometer (Gulden)	Einnahmen 1898 für Personen und Gepäck (Gulden)	Einnahmen 1898 für Güter (Gulden)	Einnahmen 1898 im Ganzen (Gulden)	Einnahmen 1898 per Kilometer (Gulden)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1899 (Gulden)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1898 (Gulden)	Benennung der Eisenbahn
		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November											
													I. Hauptbahnen.
3,373.000	17,641.200	21,972.663	64,708.574	86,681.207	11.072	21,519.910	62,780.040	84,299.920	10.774	+ 2·8	12.078	11.753	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
1,932.883	2,308 205	1,651.195	5,214.253	6,865.448	9.750	1,609.017	4,952.120	6,561.137	9.318	+ 4·6	10.657	10.164	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
662.251	479.946	195.023	612.137	807.160	6.732	192 498	560.059	752.557	6.285	+ 7·1	7.344	6.856	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
1,513.129	2,749.463	860.170	4,561.259	5,421.429	14.170	870.025	4,324.460	5,194.485	13.577	+ 4·4	15.458	14.810	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
65.177	556.164	27.948	531.321	559.269	8.273	26.567	558.894	585.461	8.661	− 4·5	9.025	9.448	Mohács-Fünfkirchner Bahn
338.700	258.600	80.000	367.700	447.700	6.574	80.803	377.156	457.959	6.725	− 2·2	7.172	7.336	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
7,885.140	23,993.278	24,786.969	75,995.244	100,782.213	10.989	24,298.820	73,552.729	97.851.549	10.675	+ 2·9	11.988	11.646	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
864.032	667.393	485.815	1,061.440	1,467.255	3.757	388.730	1,065.920	1,454.650	3.725	+ 0·9	4.098	4.063	Arader u. Csánader E.
32.712	184.702	14.526	123.655	138.181	2.081	13.100	127.126	140.226	2.405	− 13·5	2.268	2.623	Belisče-Kapelna-Noskovci
3,155.557	115.815	383.033	47.533	430.566	9.240	389.662	50.615	440.277	9.487	− 2·6	10.080	10.349	Budapester Localbahnen
135.113	. . . .	15.427	. . . .	15.427	8.119	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		8.856	. . .	Budapest-Budafok
1,377.741	40.360	110.048	9.234	119.282	14.910	105.079	8.863	113.942	14.234	+ 4·7	16.265	15.538	Budapest-Szt. Lörincz
66.843	32.379	49.158	52.481	101.639	2.264	45.123	52.865	97.988	2.182	+ 3·8	2.470	2.380	Eperjes-Bartfeld
22.148	51.660	2.824	21.905	14.729	7.273	2.553	23.052	25.605	7.531	− 3·4	7.936	8.215	Holics-Gödinger Localbahn
49.315	15.868	17.898	20.745	38.643	3.922	17.634	20.185	37.819	3.899	+ 0·6	4.278	4.253	Keszthély—B.-Szt. György
178.529	157.310	21.996	164.643	186.639	3.218	19.824	163.337	183.161	3.158	+ 1·9	3.510	3.445	Marmaroser Salzb. A.-G.
57.242	47.074	19.981	90.818	110.799	1.310	20.974	114.271	135.245	1.599	− 18·1	1.428	1.744	Nagy-Károly—Somkut
65.552	27.890	17.086	22.564	39.650	793	483	1.194	1.677	798	− 0·6	864	870	Segesvár—Szent-Agota
376.444	183.401	258.258	408.852	657.110	2.590	237.342	383.484	621.226	2.775	− 6·7	2.825	3.028	Számosthal-Bahn
. . . .	39.600	. . .	11.550	11.550	2.026	1	11.550	11.551	2.026	. . .	2.210	2.210	Terret-Kovásznaer Bahn
562.211	238.400	229.198	581 665	810.863	2.327	202.403	402.693	605.096	2.692	− 13·5	2.538	2.936	Torontaler Localbahnen
96.960	108.773	26.930	127.791	154.721	3.606	26.125	123.799	149.924	3.495	+ 3·2	3.934	3.812	Ungthalbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
4.422	15.801	1.477	11.688	13.165	529	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	576	. . .	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
5.894	17.553	2.310	11.030	13.340	632	2.800	15.300	18.330	869	− 27·5	689	938	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
164.409	16.065	33.833	13.840	47.673	1.746	32.671	10.524	43.195	1.582	+ 10·4	1.904	1.726	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
91.542	178.077	51.713	235.219	287.132	2.331	52.441	225.221	277.662	2.254	+ 3·4	2.543	2.459	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
105.992	10.456	26.363	16.038	42.401	2.435	24.920	15.796	40.716	2.340	+ 4.1	2.656	2.553	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
158.111	64.833	41.542	61.872	103.414	947	38.959	52.475	91.434	837	+ 13·1	1032	912	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn
84.976	25.881	29.393	42 294	71.687	1.819	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.985	. . .	Arvathalbahn
49.346	109.370	11.037	178.842	189.879	5.754	9.791	185.596	195.387	5.921	− 2·8	6.277	6.459	Gölnitzthal-Bahn
34.178	41.840	5.659	13.211	18.870	2.194	5.659	12.814	18.473	2.148	+ 2·1	2.393	2.343	Késmark—Szepes-Bélaer B.
46.122	13.028	14.127	11.260	25.387	1.999	14.500	9.919	24.419	1.923	+ 4·0	2.181	2.098	Löcsethal-Bahn
7.249	179	2.886	222	3.108	342	2.779	173	2.952	324	+ 5·6	372	353	N.-Lomnitz-Tátralomnitz
83.147	87.035	22.054	50.846	72.900	5.207	23.845	44.593	68.438	4.888	+ 6·5	5.680	5.332	Poprádthal-Linie
22.778	22.951	5.202	10.385	15.587	1.417	4.954	13.604	18.558	1.687	− 16·0	1.546	1.840	Szepes-Béla—Podoliner B.
21.739	8.326	4.570	5 901	10.471	1.126	5.301	10.078	15.379	1.654	− 31·9	1.228	1.804	Szepes-Olaszi-S.Varalja
10.379	630	2104	777	2.971	900	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	982	. . .	Zsibó-Kajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
7.057	2.397	3.814	3.754	7.568	537	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	586	. . .	Zsibó-Nagybányaer . . .

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1899				Einnahmen 1898		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
	1899	1898	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Kilometer	
In Verwaltung der Torontaler Localbahnen.													
Temesvár-Modos	52·3	52·3	10.948	22 138	3.805	28.812	32.617	624	11 450	219	+ 18·5	52·3	52·3
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	31.700	7.200	9.200	6.300	15.500	119	15.834	122	— 2·5	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	36.300	10.700	12.700	11.900	24.600	170	24.337	168	+ 1·2	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	6 700	3.900	2.200	4.100	6.300	106	6.118	103	+ 2·9	59·3	59·3
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	30.000	5.400	9.900	7.800	17.700	163	18 210	168	— 3·0	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	16.800	4 700	4.200	4.600	8.800	106	8.257	100	+ 6·0	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	38·2	6.500	3.200	2.600	3.000	5.600	63	2.952	55	+ 14 5	88·3	38·2
Bihárer Vicinalbahnen	131·9	131·9	32.900	6.900	10.200	12.300	22.500	171	22.029	167	+ 2·4	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	6.400	6.400	2.500	5.400	7.900	137	7.503	130	+ 5·4	57·8	57·8
Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	32.000	18.000	9.600	14.200	23.800	228	28.072	268	— 14·9	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	31.800	36.900	12.100	38.400	50.500	512	49.613	503	+ 1·8	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	9.800	5.000	4.300	5.200	9.500	150	10.560	167	— 10·2	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	2.800	3.600	500	4.300	4.800	202	4.497	189	+ 6·9	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.800	1.200	2.400	1.400	3.800	97	3.364	86	+ 12·8	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	22.800	8.700	7.300	12.500	19.800	145	19.550	144	+ 0·7	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	22.600	9.100	6.100	8.100	14.200	250	13.853	244	+ 2 5	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	77.700	49.300	23.300	79.800	103.100	303	100.087	294	+ 3·1	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.B.	106·4	106·4	13.400	4.600	5.500	6.700	12.200	115	12.703	119	— 3·4	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.800	1.000	2.500	1.500	4.000	77	4.131	80	— 3·8	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	. . . .	7.000	1.600	1.400	1.400	4.800	112	. . . .	. . .	. . .	9·0	. . .
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	66·1	10.800	4.300	4.100	5.100	9.200	139	8.627	131	+ 6·1	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	25.900	18.600	10.600	20.600	32.200	154	29.081	143	+ 7·7	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	5.300	3.400	2.100	4.400	6.500	154	6.713	160	— 3·8	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	6.700	1.500	2.600	2.400	5.000	99	4.584	82	+ 9·8	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.400	2.400	2.500	2.600	5.100	144	4.550	129	+ 11·6	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	700	900	200	800	1.000	80	1.305	104	— 23·1	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·4	. . . .	5.600	1.000	1.700	1.300	3.000	74	. . . .	. . .	. . .	28·5	. . .
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	7.200	2.400	2.600	2.700	5.300	98	4.834	90	+ 8·9	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.200	2.400	900	1.900	2.800	107	3.574	136	— 21·3	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.400	1.100	2.000	1.400	3.400	76	2.937	66	+ 15·1	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	9.800	6.700	4.000	9.400	13.400	227	12.746	216	+ 5·1	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	8.400	700	2.700	900	3.600	94	3.363	87	+ 8·0	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	5.200	400	1.200	400	1.600	53	1.347	44	+ 20·5	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	11.600	3.100	3.700	5.100	8.800	86	4.695	46	+ 87·0	102·1	29·0
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	10.000	1.700	3.400	2.100	5.500	103	4.708	88	+ 17·0	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	800	1.600	100	800	900	48	1.039	56	— 14·3	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	. . . .	6.000	2.300	1.500	1·600	3.100	135	. . . .	. . .	. . .	6·3	. . .
Körös-Belovár Localbahn	42·5	32·4	11.600	3.300	3.600	5.200	8.800	207	6.545	202	+ 2·5	33·3	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	11.200	2.500	1.800	2.300	4.100	185	3.911	176	+ 5·1	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	13.200	3.300	4.900	4.900	9.800	86	8.765	77	+ 11·7	114·3	114·3
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	23.500	12.200	8.000	20.400	28.400	152	24.980	134	+ 13·4	187·1	87·1
Ungar. Nordwestbahn	114 7	103·0	23.100	16.600	6.700	12.600	19.300	168	17.629	171	— 1·8	106·0	95·7
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	7.400	3.800	2.900	6.000	8.900	81	8.245	75	+ 8·0	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	9.700	4.100	3.200	4.500	7.700	238	7.278	225	+ 5·8	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·7	227·5	52.900	13.300	14.800	18.400	33.200	107	25.807	113	— 5·3	270·6	227·5
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.500	1.800	1.100	1.200	2.300	150	1.865	121	+ 24·0	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6 500	3.500	1.500	6.300	7.800	191	7.356	180	+ 6·1	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	11.200	3.000	2.800	3.100	5.900	208	4.862	171	+ 21·6	28·4	28·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	25.300	6.400	10.100	13.400	23.500	334	27.112	385	— 13·2	70·4	70·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.100	700	500	500	1.000	84	765	64	+ 31·3	11·9	11·9
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	19.700	8.800	6.700	10.900	17.600	151	20.658	177	— 14·7	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	21.500	7.700	8.800	13.100	21.900	195	20.278	180	+ 8·3	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November													Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen								Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
		1899				1898							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1899	1898	
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
													In Verwaltung der Torontáler Localbahnen.
104.853	63.179	41 880	104.854	146.734	2.809	44.187	55.470	100.657	1.925	+ 45·9	3.064	2.100	Temesvár-Modos
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
389.900	58.100	112.700	52.700	164.400	1.266	109.976	50.577	160.553	1.236	+ 2·4	1.381	1.348	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
410.700	73 500	136.600	94.600	231.200	1.594	137.918	88.008	225.926	1.558	+ 2·3	1.739	1.700	Baja-Zombor-Neusatz
83.600	32.700	26.500	31.500	58.000	978	27.124	34.450	61.574	1.038	— 5·8	1.067	1.132	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
426.200	49.700	106.500	74 900	181.400	1.670	108.346	76.940	185.786	1.706	— 7·1	1.822	1.861	Bács-Bodrogher Comitatsb.
182.800	42.200	43.400	41.100	84.500	1.022	45.984	42.210	88.194	1.066	— 4·1	1.115	1.163	Békés-Csanáder Bahn
84.700	20.100	34.000	23.000	57.000	646	18.567	7.349	25 916	656	— 1·5	705	715	Bicske—Sárbogárd
394.800	52.200	120.000	95.800	215.800	1.636	119.344	86.855	206.199	1.563	+ 4·7	1.785	1.705	Bihárer Vicinalbahnen
71.900	56.000	27.600	50.800	78.400	1.356	26.982	47.042	74.024	1.280	+ 5·9	1.479	1.396	Boldvathalbahn
474.600	267.000	139.500	195.500	334.500	3.198	143.679	220.103	363.782	3.478	— 8·1	3.489	3.794	Háromszéker Localb.
340.000	367.000	133.400	380.100	513.500	5.203	128.389	376.955	505.344	5.120	+ 1·6	5.676	5.585	Budapest-Gran Localb.
125.600	54.000	53.300	49.600	102.900	1.628	53.317	59.078	112.395	1.778	— 8·4	1.776	1.940	Budapest-Lájosmizse
31.200	42 000	5.200	39.100	44.300	1.861	4.867	41.322	46.189	1.941	— 4·1	2.030	2.117	Csetnekthal-Bahn
97.300	10.400	27.300	12.900	40.200	1.023	26.617	11.478	38.095	969	+ 5·6	1.116	1.057	Debreczin—Nagy-Léta
278.200	69.300	83.900	105.100	189.000	1.389	86.017	99.350	185.367	1.362	+ 2·0	1.515	1.486	Debreczin-Füzesabony
241.100	67 700	63.900	130.600	113.200	2.299	61.514	59.184	120.698	2.125	+ 8·2	2.508	2.318	Debreczin-Hajdu-Nánás
913.800	383.200	274.600	658.500	933.100	2.743	273.681	608.684	882.365	2.594	+ 5·7	2.992	2 830	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
130.400	42.200	53.600	60.600	114.200	1.073	52.259	66.115	118.374	1.113	— 3·6	1.171	1.214	Weissenb. und Tolnaer C.B.
76.600	12.000	29.600	15.100	44.700	861	27.529	18.651	46.180	890	— 3·3	930	971	Felek-Fogaraser Bahn
33.500	8.100	6.300	6.400	12.700	1.411	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	963	. . .	Félegyháza-Majsaer L.-B.
158.900	36.700	56.100	45 500	101.600	1.537	57.244	42.613	99 857	1.511	+ 1·7	1.677	1.648	Garamberzencze-Léva
333.300	140.000	131.900	186.300	317.300	1.562	126.504	153.328	289.832	1.377	+ 13·4	1.704	1.502	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
55.200	41.900	21.600	47.400	69.900	1.639	21.961	55.226	77.187	1.833	— 10·6	1.788	2.000	Gyula-Fehervar-Zalathna
70.800	13.900	27.700	21.800	49.800	890	26.439	20.180	46.619	838	+ 6·2	971	914	Hegyes-Feketeh.-Palanka
89.600	35.300	30.000	33.700	63.700	1.805	28.460	34.654	63.114	1.788	+ 1·0	1.969	1.951	Székler Bahn
15.900	7.800	3.800	6.600	10.400	832	4.175	6.448	10.623	850	— 2·1	908	927	Hidegkut-Gyönk-Tamási
35.800	9.400	12.200	6.700	18.900	663	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	724	. . .	Honter Localbahn
87.600	17.500	30.700	20.200	50.900	943	30.038	18.170	48.208	893	+ 5·6	1.029	974	Kaposvár-Fonyod
37.600	14.200	9.600	10.900	20.500	783	9.839	10.852	20.691	788	— 0·6	854	860	Kaposvár-Mocsolad
80.400	9.700	21.800	12.700	34.500	778	20.792	10.132	30.924	696	+ 11·8	849	759	Karczag-Tiszafüred
120.800	74.300	49.400	100.600	150.000	2.538	48.138	107.703	155.921	2.638	— 3·8	2.769	2.878	Kaschau-Torna
74.000	5.900	25.000	7.100	32.100	834	24.659	6.103	30.762	799	+ 4·4	910	872	Kecskemét-Füllöpszallás
46.300	3.300	11.800	2.300	14.100	464	10.469	2.615	13.084	430	+ 7·9	506	469	Kecskemet-Tisza-Ugher
117 000	18.800	31.100	29.100	60.200	590	10.564	10.785	21.349	593	— 0·5	644	648	Kis-Küküllöthalbahn
98.900	8.700	34.400	12.400	46.800	880	32.168	10.247	42.385	797	+ 10·4	960	869	Komorn-Dunaszerdahely
17.100	16.000	1.600	7.400	9.000	481	1.865	7.114	8.979	480	+ 0·2	525	524	Komló—Bakócza-Felsöm.
18.400	6.000	4.600	4 200	8.800	1.397	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.524	. . .	Körmend-Németujvár
112.900	24.600	36.400	40.000	76.400	2.294	33 273	35.680	68.953	2.128	+ 7·8	2.503	2.321	Körös-Belovár Localb.
123.300	24.400	18.000	17.100	35.100	1.581	18.620	17.967	36.587	1.648	— 4·1	1.725	1.798	Kun-Szt. Márton-Szentes
181.000	40.800	71.700	63.100	134.800	1.179	66.723	53.268	119.991	1.050	+ 12·3	1.286	1.145	Lonjathalbahn
265.900	107.800	87.700	186.500	274.200	1.466	38.258	42.712	81.970	938	+ 56·3	1.599	1.025	Ungarische Südostbahn
235.400	84.800	78.400	73.700	152.100	1.435	57.235	53.873	111.108	1.170	+ 22·7	1.566	1.276	Ungar. Nordwestbahn
82.000	32.200	29.700	48.800	78.500	712	29.585	49.931	79.516	721	— 1·2	777	787	Máros-Ludas—
127.300	41.000	39.400	41.800	81.200	2.514	40.425	44.300	84.725	2.623	— 4·2	2.743	2.861	M.-Vásárhely
527.500	118.100	135.000	157.200	292.200	1.080	115.350	147.669	263.019	1.156	— 6·6	1.178	1.261	Mátra - Körösvölgy emigte
52.600	16.800	10.600	10.900	21.500	1.405	9.675	10.312	19.987	1.306	+ 7·6	1.533	1.425	Mezöt
73.500	43.600	17.000	70.900	87.900	2.149	15.657	70.330	85.987	2.102	+ 2·2	2.344	2.293	
105.600	20.200	25.600	22.500	48.100	1.694	24.811	18.708	43.519	1.512	+ 10·6	1.848	1.671	
275.300	47.900	103.400	90.400	193.800	2.753	108.741	108.400	217.141	3.084	— 10·7	3.003	3.364	
41.200	4.700	6.400	3.700	10.100	849	6.489	2.927	9.476	796	+ 6·7	926		—N.-Disznod
232.500	99.900	80.500	106.600	187.100	1.603	78.255	129.679	207.934	1.782	— 10·0	1.749		
249.000	63.500	102.800	110.600	213.400	1.899	99.763	106.308	206.071	1.833	+ 3·6	2.072	2.000	Nógrader Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
					1899				1898		Differenz per Kilometer in Percenten		
	1899	1898	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	12.300	5.300	3.800	8.800	12.600	221	13.557	238	— 7·1	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	114·3	. . .	15.500	1.900	6.200	2.300	8.600	74	. . .	. . .	. . .	52·0	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	32·5	32·5	8.800	1.200	2.200	1.000	3.200	98	2.469	76	+ 28·9	32·5	32·5
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	36·4	6.000	2.900	1.800	2.600	4.400	121	3.953	109	+ 11·0	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	5.800	29.700	1.100	29.100	30.200	1.668	27.412	1.514	+ 10·2	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	44·1	18.300	4.800	6.400	6.700	13.100	297	12.313	279	+ 6·5	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	15.900	5.800	3.500	6.800	10.300	398	9.964	288	+ 3·5	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	. . . .	8.000	1.200	1.200	1.600	3.800	75	. . .	. . .	. . .	37·1	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	1.200	9.200	300	3.500	3.800	218	3 593	206	+ 5·8	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	7.200	2.800	1.800	3.300	5.100	108	4.911	104	+ 3 8	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	18.600	11.000	5.200	9.100	14.300	154	15.576	168	— 8·3	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	5.900	700	1.900	1.200	3.100	78	3.584	91	— 14·3	39·6	8·9
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	8.800	7.300	4.500	10.500	15.000	249	14.099	234	+ 6·4	60·3	60·3
Szegedin-Karlova L.B.	69·8	69·8	15.000	1.200	3.600	1.700	5.300	76	4.733	68	+ 11·8	69·8	69·8
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	11.300	700	1.700	600	2.300	120	2.149	112	+ 7·1	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	13.300	1.800	3.600	2.200	5.800	168	4.228	122	+ 37 7	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B. .	93·2	93·2	18.000	21.100	5.400	17.100	22.500	241	21.816	234	+ 3·0	93·2	93·2
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.200	9.200	6.000	14.500	20.500	190	21.100	196	— 3·1	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	16.900	13.900	7.100	21.900	29.000	239	28.023	231	+ 3·5	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	7.200	1.300	2.300	1.500	3.800	58	3.364	52	+ 11·5	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	17 900	4.800	6.800	7.800	14.600	279	13.083	250	+ 11·6	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	8.700	2.600	1.300	1.300	2.600	124	2.279	109	+ 13·8	21·0	21·0
Taraczthal-Bahn	14·3	14·3	1.900	200	300	200	500	35	633	44	— 20·5	14·3	14·3
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	4.000	1.200	1.600	900	2.500	82	1.988	65	+ 26 2	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	16.400	1.800	4.100	2.300	6.400	100	5.956	93	+ 7·5	64·1	64·1
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	13.800	2.800	4.400	3.400	7.800	124	7.627	121	+ 2·5	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.B.	55·8	55·8	7.000	2.400	1.600	2.700	4.300	77	4.023	72	+ 6·9	55·8	55·8
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	10.000	4.700	2.000	3.700	5.700	180	6.527	207	— 13·0	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	5.700	3.000	1.300	2.200	3.500	96	3.171	87	+ 10·3	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	15.800	6.100	4.900	5.300	10.200	121	11.278	133	— 9·0	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.200	18.200	3.800	18.400	22.200	418	21.202	399	+ 4·8	53·1	53·1
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	9.400	6.300	1.500	11.400	12.900	299	11.780	273	+ 9·5	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	7.600	1.400	1.600	1.400	3.000	62	2.659	55	+ 12·7	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	7.900	6.100	2.200	8.500	10.700	240	9.924	223	+ 7·6	44·6	44·6
Localbahnen zusammen . .	7.966·2	7.234·2	1,886.105	830.784	516 780	1,013.242	1,530.022	192	1,441.283	199	— 3·5	7.648·9	6.925·4
Hauptsumme . . .	17.137·1	16.401·0	4,870.584	3,532.404	2,457.290	9,527.721	11,985.011	699	11,845.482	722	— 3·2	16.819·8	16.092·2

Die Theilstrecke „Belovár—Misulinovac“ der Körös—Belovár—Veröcze—Barcser“ Localbahn wurde am 1. November 1899 eröffnet; Länge 10·1 km.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	14.880	7.785	5.581	10.634	25.215	240	29.089	277	—13·36	105·0	105·0
Bosnisch-Hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	75.498	72.265	23.882	101.786	125.668	197	118.961	185	+ 6	640·0	640·0

Eisenbahn mit

[illegible]n in Sarajevo	5·7	5·7	97.151	4.824	1.889	1.387	2.276	575	3.162	555	+ 4·0	5·7	5·7

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1899 für Personen und Gepäck (Gulden)	1899 für Güter	1899 im Ganzen	1899 per Kilometer	Einnahmen 1898 für Personen und Gepäck	1898 für Güter	1898 im Ganzen	1898 per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1899 (Gulden)	1898	Benennung der Eisenbahn
		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November											
141.600	47.700	43.100	74.400	117.500	2.061	43.577	81.990	125.567	2.203	— 6·4	2.248	2.403	Nyiregyháza—M.-Szalka
65.200	12.300	33.000	12.900	45.900	883	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	953	. . .	Ó-Becse—Neusatz—Titel
98.400	13.100	22.800	12.100	34.900	1.074	21.347	10.047	31.394	966	+ 11·2	1.172	1.054	Pancsova-Petrovoszello
73.300	16.200	22.500	15.400	37.000	1.041	19.998	13.275	33.273	914	+ 13·9	13.271	14.084	Pápa-Csornaer Localbahn
63.000	225.300	11.400	208.800	220.200	12.165	10.953	222.714	233.667	12.910	— 5·8	13.281	14.084	Petroszény-Lupény
170.000	31.300	60.200	49.300	109.500	2.483	55.916	46.147	102.063	2.314	+ 7·3	2.709	2.524	Pressburg-Dunaszerdahely
176.900	53.800	37.600	49.500	87.100	2.517	38.122	56.702	94.824	2.741	— 8·2	2.746	2.990	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
92.600	13.900	11.200	16.000	27.200	733	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	800	. . .	Püspökladány—F.-Gyarmat
10.800	52.000	2.600	20.600	23.200	1.327	1.939	21.017	22.947	1.319	+ 1·1	1.454	1.439	Ruma-Vrdnik
102.800	22.500	24 000	25.600	49.600	1.053	24.234	24.542	48.776	1.036	+ 1·6	1.149	1.130	Somogy-Szobb—Barcs
245.900	70.100	63.900	62.500	126.400	1.364	73.539	55.649	129.178	1.394	— 2·2	1.488	1.521	Oedenburg-Pressburg
71.800	14.500	22.700	17.300	40 000	1.010	6.684	4.330	11.014	950	+ 6·3	1.102	1.036	Szatmár-Fehérgyarmat
93 800	63.600	48.600	101.200	149.800	2.484	45.444	87.850	133.294	2.211	+ 12·3	2.710	2.412	Szátmar-Nagybánya
148.200	13.000	39.500	15.400	54.900	787	35.622	16.527	52.149	747	+ 5·1	859	815	Szegedin-Karlova L.B.
113.800	4.800	16.700	4.100	20.800	1.083	16.180	3.082	19.262	1.003	+ 8·0	1.181	1 094	Szegzárd-Báttaszek
149.500	14.800	36.400	22 900	59.300	1.714	38.388	14.209	52.597	1.520	+ 12·8	1.870	1.658	Szentes—H.-M.-Vasárhely
194.300	196.000	59.800	160.900	220.700	2.368	56.674	153.387	210.061	2.254	+ 5·1	2.583	2.459	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
115.500	69.500	71.000	119.800	190.800	1.770	68.524	111.868	180.392	1.673	+ 5·8	1.931	1.825	Szilágyságer Eisenbahn
187.500	131.600	81.700	215.600	297.300	2.455	77.667	209.681	287.348	2.373	+ 3·5	2.678	2.589	Slavonische Localbahn
78 200	10.000	24.800	12.900	37.600	578	22.952	9.823	32.775	504	+ 14·7	631	550	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
190.700	47.700	71.500	89.300	160.800	3.069	68.098	75.336	143.434	2.737	+ 12·1	3.348	2.986	Steinamanger-Pinkafeld
92.800	12.800	14.000	6.800	20.800	990	13.125	5.529	18.654	888	+ 11·5	1.088	969	Steinamanger-Rum
20.300	2.100	2.900	1.500	4.400	308	3.155	2.527	5.682	397	— 22·4	336	433	Taraczthal-Bahn
85.500	16.300	29.300	10.400	39.700	1.297	32.420	12.563	44.983	1.470	— 11·8	1.415	1.604	Temesvár—Buziás
194.500	17.100	49.600	18.100	67.700	1.056	48.998	20.052	69.050	1.077	— 1·9	1.152	1.175	Temesvár—Lippa-Radna
147.600	26.400	46.500	19.300	75.800	1.205	46.446	29.216	75.662	1.203	+ 0·2	1.315	1.312	Temesvár—N.-Szt. Miklos
82 300	14.700	17.800	17.100	34.900	625	17.119	15.553	32.672	586	+ 6·7	682	639	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
103.500	40.400	20.300	32.600	52.900	1.674	19.944	28.502	48.446	1.533	+ 9·2	1.826	1.672	Ujszász—Jasz-Apáti
68.200	34.100	13.100	24.500	37.600	1.030	12.441	23.879	36.220	992	+ 3·3	1.125	1.083	Varasdin-Golubovec
186.700	66.400	54.400	48.100	102.500	1.212	59.090	61.544	119.634	1.414	— 15·0	1.322	1.543	Versecz—Kubin-Dunapart
49.900	120.900	35.500	145.300	180.900	3.405	35.199	123.779	158.977	2 994	+ 13·7	3.715	3.266	Vinkovce-Brčka
102.100	66.600	16.400	120.400	136.800	3.174	14.449	119.742	134.191	3.113	+ 1·9	3.463	3.396	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
81.200	12.200	16 700	15.100	31.800	658	16.643	15.152	27.795	575	+ 14·4	718	627	Zsebely-Csákovár-Bóka
85.500	40.900	22.700	59.900	82.600	1.852	21.810	49.759	71.569	1.605	+ 15·4	2.020	1.751	Zsitvathal-Bahn
0,746.115	7,108.526	5,828.232	9,004 909	14,833.141	1.939	5,447.773	8,305.844	13,753.617	1.986	— 2·4	2.116	2.166	**Localbahnen zusammen**
8,631.255	31,101.804	30,615.201	85,000.153	115,615.354	6.874	29,746.593	81,858.573	111,605.166	6.935	— 0·9	7.500	7.566	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate November 1899.

Dampfbetrieb.

144.350	78.307	61.493	169.767	231.259	2.202	64.662	178.273	242.935	2.314	— 4·84	2.402	2.524	K. u. k. Militarb[illegible] luka-Dob[illegible]
1,039.642	624.761	299.096	954.665	1,253.761	1.959	287 183	900.445	1,187.628	1 856	+ 6·0	2.137	2.024	Bosn.-[illegible]

elektrischem Betriebe.

1,139.913	47.945	23.704	13.869	37.573	6.592	22.078	13.014	35.092	6.156	+ 7·0	7 191	6.715	Stadtbahn in Sarajevo

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Kralup—Kladno: Umgestaltung des Handschrankens in km 20·036 in einen Zugschranken: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirksbauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Umgestaltung des Handschrankens in km 20·036 nächst der Station Wolwowitz der Linie Kralup—Kladno in einen Zugschranken auf den 19. Jänner anberaumt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Niveauübersetzung in km 276·6/7.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Auflassung der in km 276·6/7 der Linie Wien—Krakau am Nordende des Bahnhofes Oderberg bestehenden zwei Niveauübersetzungen und Ersatz derselben durch eine Ueberfahrtsbrücke ertheilt.

[E.-M.-Z. 54.267 ex 1899.]

— (Bauconsensertheilung für die Herstellung einer neuen Wasserbeschaffungsanlage für Zugförderungszwecke in der Station M.-Ostrau.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens zur Herstellung einer neuen Wasserbeschaffungsanlage für Zugförderungszwecke in der Station M.-Ostrau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 677.]

— (Bauconsensertheilung für die Umgestaltung der Haltestelle Polanka.) Die k. k. schles. Landesregierung hat den Bauconsens für die Umgestaltung der Haltestelle Polanka auf der Linie Wien—Krakau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 504.]

— (Linie Drösing—Zistersdorf: Bauconsensertheilung für eine Schleppbahn zum Lagerhause der landwirthschaftlichen Genossenschaft in der Station Zistersdorf.) Die k. k. Stattbalterei in Wien hat den Bauconsens für die Herstellung einer Schleppbahn zum Lagerhause der landwirtbschaftlichen Genossenschaft in der Station Zistersdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 491.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Hostomitz für den localen Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 9. Jänner wurde die in der Strecke Aussig—Bilin zwischen den Stationen Franz Josef-Stollen und Schwaz-Kuttowitz neu errichtete Haltestelle „Hostomitz“ für den localen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Ausland.

Russland. (Verkehr auf der dem Betriebe übergebenen Theilstrecke der transsibirischen Eisenbahn mit Ende 1898 und Vollendungstermin des Baues der Endstrecke Irkustk-Wladiwostok.) Die Betriebsergebnisse im Bereiche der seit Beginn des Jahres 1896 dem Verkehr bis zur derzeitigen Endstation Irkustk (am Baïkalsee) successive übergebenen Theilstrecke der transsibirischen Eisenbahn gestalteten sich Ende 1898 in folgender Weise:

im Jahre	Anzahl der Reisenden auf der Westl. Strecke	Centralstrecke
1896	160.000	15.000
1897	236.000	177.000
1898	350.000	300.000
Gesammtsumme	746.000	492.000

	Tonnengüterverkehr auf der Westl. Strecke	Centralstrecke
1896	172.000	19.000
1897	347.000	88.000
1898	491.000	178.000
Gesammtsumme	1,010.000	285.000

In die Ziffer des Personenverkehres der westlichen Strecke sind eine Anzahl von 400.000 Emigranten nicht einbezogen, desgleichen auch nicht in die Ziffer des Güterverkehres der westlichen Strecke die den Emigranten gehörenden Uebersiedlungseffecten und Waarenvorräthe. Von den im Jahre 1898 auf der westlichen Strecke verfrachteten 491.000 t Güter entfallen 320.000 t ausschliesslich auf Cerealienfracht. Die Raschheit des Fortschrittes der culturellen Entwicklung der von der Eisenbahn berührten Gegenden erscheint dadurch erwiesen, dass vor kaum fünf Jabren die Bevölkerung der von der Bahntrasse nunmehr durchschnittenen Steppen noch auf die Zufubr von jährlich 100.000 t Getreide angewiesen war, dass aber aus eben denselben Steppen nach ibrer seit damals successive erfolgten Cultivirung im Jahre 1898 bereits 70.000 t als Ueberschuss des gegenwärtig bereits vollständig gedeckten Bedarfes als Exportgut der Eisenbahn zugeführt wurden.

Nachdem es sich auf Basis der innerhalb der letzten zwei Jahre gesammelten Erfahrungen bereits herausstellte, dass die derzeit bestehenden Verkehrsanlagen den sich so unvorhersehbar rasch entwickelnden Verkehrsansprüchen fernerhin zu entsprechen nicht vermögen, hat die Regierung eine Summe weiterer 200,000.000 Rubel bewilligt, um den Oberbau mit schwereren Schienen auszustatten, die Anzahl der auch wesentlich zu verlängernden Stationsgeleise zu vermehren, 1429 Brückenobjecte theils derart zu verstärken, theils neu herzustellen, um schwere Maschinen in Verkehr setzen zu können, die Anzabl der bestebenden Stationen zu vermehren etc. etc. Nach der binnen kürzester Zeit vorzunehmenden Durchführung dieser Arbeiten wird die für Güterzüge derzeit mit 13 km und für Personenzüge mit 21 km per Stunde genehmigte Fahrgeschwindigkeit bei ersteren auf 25, und bei letzteren auf 53 km erhöbt werden, so zwar, dass mit Einbeziebung der Trajectfahrzeit über den Baïkalsee die Reise von Moskau bis Wladiwostok innerhalb 10 Tagen ausführbar sein wird.

Die im Bau befindliche Linie Irkustk—Talien-Wan (Port Arthur) ist programmmässig Mitte 1901 dem Verkehre zu übergeben. Bis zum Zeitpunkte des Ausbaues der auf chinesischem Gebiete projectirten Linie Hankow—Talien—Wan wird der Handelsverkehr mit Hankow über Shanghai und Wei-Hai-Wei mit der sibirischen Babn durch eine von der Direction dieses letzteren einzuführende und auch zu betreibende Schiffahrtslinie, und zwar mit Benützung der Gewässer des Gelben Meeres und des Blauen Flusses provisorisch hergestellt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Directorenconferenzen. (Vorsitz in denselben.) Der Vorsitz und die Geschäftsführung der gemeinschaftlichen Conferenz der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahn-Directoren, sowie der Conferenz der österreichischen Eisenbahn-Directoren ist mit 1. Jänner an die Direction der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien übergegangen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 12. December bei der Firma: „Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen“ eingetragen, dass auf Grund des § 7, al. 4, der Statuten des bei dem k. k. Eisenbahnministerium aufgenommenen Protokolles ddo. 27. Mai 1898, genehmigt am 5. September 1898, Z. 27 524, und des Beschlusses des Verwaltungsrathes vom 30. September 1899 die Hinausgabe von 5500 Stück vierpercentiger Prioritätsactien à fl. 200, zusammen fl. 1,100.000, beschlossen und durchgeführt wurde.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Jänner d. J. dem Oberingenieur im Eisenbahnministerium Leopold Ritter von Meyer-Treufeld anlässlich der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Titel eines Baurathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des in den bleibenden Ruhestand übernommenen, mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes ausgezeicbneten Stattbaltereirathes Camill Hoffmeister den Statthaltereirath bei der Statthalterei in Prag Adolf Stitzenberger zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Wiedereinführung der normalen Ladefristen für Güterwagen.

Die mit Kundmachung vom 10. October 1899 (Verordnungs-Blatt Nr. 118) auf den Linien der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit Ausnahme der Linien in Galizien, der Bukowina und Dalmatien) eingeführte, mit Kundmachung vom 12. December 1899 (Verordnungs-Blatt Nr. 142) bezüglich der gedeckt gebauten, sowie der offenen Langholzwagen ausser Kraft gesetzte Herabminderung der Fristen für die Beladung, sowie Entladung der Güterwagen auf sechs Tagesstunden wurde mit 20. December 1899 bezüglich aller Gattungen offener Wagen aufgehoben und finden sonach von diesem Tage angefangen auf den genannten Linien für alle Wagengattungen wieder die normalen tarifmässigen Ladefristen Anwendung.

Wien, am 13. Jänner 1900. [36]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Anwendung der Frachtsätze für das russische Nahgebiet.

1. Im Nachtrage III zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, Seite 3, Punkt 1, 6. Zeile von oben,

2. im Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. August 1898, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr, Seite 13, Anmerkung am Fusse der Seite, in der 2. Zeile von oben,

3. im Nachtrage I zu dem vom 1. October 1894 giltigen Elbeumschlagstarife für Südwestrussland, Seite 8, in der 3. Zeile von oben der ersten Anmerkung (*)

ist zwischen Bogdanowzy und Deraschnja einzuschalten: „Brailow".

Wien, am 11. Jänner 1900. [37]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages V zum Tarif-Theil I, Abtheilung A.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1900 ist zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarif-Theil I, Abtheilung A, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände der Nachtrag V erschienen.

Derselbe enthält eine anderweitige Fassung der Ausführungsbestimmungen und der Zusatzbestimmungen zu Artikel 3 und der Zusatzbestimmung II zu Artikel 38 des Reglements, sowie die Aufnahme des Artikels Calcium-Carbid in die Anlage I (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände).

Wien, am 11. Jänner 1900. [38]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Juni 1883.

Anwendung der Frachtsätze im Verkehre mit Gent.

Die im vorbezeichneten Gütertarife bestehenden Frachtsätze für Gent (Entrepôt, Docks oder Bassins, Port und Champ des Manoeuvres-Petit Dock) transit finden auch für den Transitverkehr der Station Gent (Canal de Terneuzen) Anwendung.

Wien, am 12. Jänner 1900. [39]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarifhefte 2.

Am 1. Februar 1900 tritt der Nachtrag VIII zum Tarifhefte 2 des Norddeutsch-Sächsischen Eisenbahnverbandes in Kraft.

Derselbe erliegt sowohl in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit, und ist bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, wie in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·08, resp. 10 h per Stück erhältlich.

Wien, am 10. Jänner 1900. [40]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Nachtrage I zum Tarifhefte 2 und im Anhange zum Tarifhefte 1.

In dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Nachtrag I zum Tarifhefte 2 des obigen Eisenbahnverbandes sind auf Seite 13 bei Emballagen etc. die Artikeltarifnummern 38 und 22 in die für Quantitäten unter 5000 kg vorgesehene Colonne einzustellen.

Auf Seite 2 des Anhanges zum Hefte 1 sind in der letzten Zeile die Worte: „bezw. im Vasuti és közlekedési közlöny" zu streichen, dann auf Seite 3 dieses Anhanges bei Bruyéreholz die fortlaufende Nummer richtigzustellen auf **43 a**, bei Catechu die fortlaufende Nummer richtigzustellen auf **43 c** und vor Carbolsäure einzutragen der Artikel Cacaobohnen mit der fortlaufenden Nummer **43 b**.

Wien, am 1. Jänner 1900. [41]

General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

13. Jänner. In der Strecke Neu[illegible]-Neuhaus-Tritz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen; Langholzsendungen sind von der Beförderung vorläufig noch ausgeschlossen.

Ausland.

Deutschland. (Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wegen Aenderungen der Fundordnung.) Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche sind die öffentlichen Behörden und Verkehrsanstalten berechtigt, in ihren Geschäftsräumen und Beförderungsmitteln gefundene Sachen durch einen ihrer Beamten versteigern zu lassen, nachdem in einer öffentlichen Bekanntmachung des Fundes die Empfangsberechtigten zur Anmeldung ihrer Rechte unter der Bestimmung einer Frist aufgefordert worden sind und die Frist verstrichen ist. Der Erlös fällt nach drei Jahren an den Fiscus, die Gemeinde oder die Besitzer der Verkehrsanstalt. Das preussische Gesammtministerium hat demgemäss durch Erlass vom 18. November 1899 die betreffenden Ausführungsverfügungen erlassen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hatte dieserhalb schon durch Erlass vom 18. September 1899 (E.-Vrdgs.-Bl. Nr. 35) die nöthigen Aenderungen der Fundordnung verfügt. Hienach ist für Fundsachen, welche nicht etwa wegen leichter Verderblichkeit bestmöglichst haben verkauft werden müssen, angeordnet, dass vierteljährlich eine Nachweisung der vorgesetzten Eisenbahn-Direction einzureichen ist. Diese ordnet die Bekanntmachung der in der Nachweisung angeführten Funde durch Aushang an einer dem Publicum allgemein zugänglichen Stelle des Fundbureau an. In der Bekanntmachung, welche eine Aufzählung sämmtlicher einzelnen Funde enthalten muss, sind die Empfangsberechtigten zur Anmeldung ihrer Rechte binnen einer Frist von sechs Wochen mit dem Bemerken aufzutordern, dass nach Ablauf der Frist zur öffentlichen Versteigerung der Gegenstände werde geschritten werden. Zugleich ist Ort und Zeit der Versteigerung unter Wahrung nachstehender Fristen anzugeben.

Zwischen dem Tage, an welchem der Aushang bewirkt und dem Tage, an welchem das ausgehängte Schriftstück wieder abgenommen wird, soll ein Zeitraum von mindestens sechs Wochen liegen. Die Innehaltung der Frist ist durch das Fundbureau zu überwachen. Die Versteigerung darf erst sechs Wochen nach Abnahme des ausgehängten Schriftstückes stattfinden. Kostbarkeiten sind vor dem Verkauf durch Sachverständige abzuschätzen. Die Versteigerung erfolgt zu der Zeit und an dem Orte, welche in der öffentlichen Bekanntmachung angezeigt worden, öffentlich und meistbietend durch einen Beamten des Fundbureau.

Ueber die Behandlung leicht verderblicher Gegenstände und herrenloser Thiere sind besondere zweckmässige Anordnungen getroffen. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 10. December 1899 wurden die Stationen Rhynern des Bezirkes Essen, Bieren-Rödinghausen, Gestringen, Holzhausen-Heddinghausen, Lübbecke und Rhaden des Bezirkes Münster, Hülserberg der Krefelder Eisenbahn, Aumetz und Bollingen der Reichseisenbahn, sowie Dettingen und Teck, Eriskirch, Hemigkofen - Nonnenbach, Langenargen, Oberlenningen, Ochsenhausen, Owen und Unterlenningen der Württembergischen Staatseisenbahnen in den Verbandstarif, und die Station Petershausen in Baden der Badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 9a (für Eisen und Stahl des Specialtarifes II) aufgenommen.

Die Stationen Rhynern und Hülserberg sind nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Im Verkehre mit den Stationen Dettingen und Teck, Oberlenningen, Ochsenhausen, Owen und Unterlenningen werden der Berechnung der Lieferzeit die um je 5 km gekürzten Tarifentfernungen zu Grunde gelegt. Für den Uebergang von Wagenladungen nach und von der schmalspurigen Nebenbahn Biberach-Ochsenhausen werden die reglementsmässigen Lieferfristen um einen Tag mit der Massgabe erhöht, dass die Lieferfrist während der Sonn- und Feiertage ruht, falls dadurch das etwa erforderliche Umladen Aufschub erleidet.

Die Güterabfertigungsstellen ertheilen Auskunft.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Anwendung des Rohstofftarifes im Verkehre mit der Station Friedrichsfeld.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1899 ab findet der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des Tarifheftes 3 der Abtheilung B in seinem vollen Umfange auch im Verkehr mit der Station Friedrichsfeld Anwendung.

Hanseatisch-Ostdeutscher Thierverkehr. (Einführung neuer directer Frachtsätze.) Am 15. December 1898 wurden für die Beförderung von Grossvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen) und von Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Gänse u. s. w.) in Wagenladungen, ferner von einzelnen Thieren in gewöhnlichen Wagen und von Thieren in Stallungswagen im Verkehr zwischen Stationen der Kremmen—Neuruppin—Wittstocker Eisenbahn einerseits und Stationen der Staatsbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Berlin und Stettin, ferner der Ostpreussischen Südbahn und der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus andererseits, soweit eine Abfertigung von Thieren auf diesen Stationen überhaupt stattfinden kann, directe Frachtsätze eingeführt. Sie werden nach den im Hanseatisch-Ostdeutschen Thiertarif angegebenen Einheitssätzen und Abfertigungsgebühren auf Grund der Entfernungen des Hanseatisch-Ostdeutschen Gütertarifes ermittelt.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ausdehnung des Eisen - Ausnahmetarifes für den Seeexport.) Der gemäss Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin vom 9. November 1899 im Verkehre der Preussischen und Hessischen Staatsbahnen mit Giltigkeit vom 15. November 1899 eingeführte Seehafenausnahmetarif E² für Eisenbahnoberbau- und Brückenconstructionstheile etc. wird hiemit vom gleichen Zeitpunkte ab auch auf den Verkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 6.) Der Ausnahmetarif 6 für Garne aller Art etc. wird mit Wirksamkeit vom 1. December 1899 durch die folgenden Frachtsätze ergänzt:

Nach und von	Gingen bei Geislingen	
	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Frachtsätze zu Ziffer 1.		
Mittelsteine	4·73	4·11
Mittelwalde	4·75	4·22
Frachtsätze zu Ziffer 2.		
Mittelsteine	5·14	4·49
Mittelwalde	—	—

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Berichtigung des Nachtrages III.) Nachtrag III wird, wie folgt, berichtigt:

a) Seite 6 ist der Station Hergensweiler die Verweisungsziffer „2)" beizusetzen.

b) Seite 13 sind die Tarifkilometer für Aschaffenburg—Hausen i. Thal (346 km) zu streichen, da diese Verkehrsbeziehung ausschliesslich im Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutschen Verkehr abzufertigen ist.

Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. (Aenderung von Stationsbezeichnungen.) Die nachgenannten Belgischen Stationen erhalten mit Giltigkeit vom 31. Jänner 1900 folgende Bezeichnungen:

Berzée (Thy-le-Château) erhält die Bezeichnung Thy-le-Château,

Charleroy erhält die Bezeichnung Charleroy (Süd),

Charleroy (Ville-Basse) erhält die Bezeichnung Charleroy (Ouest),

Charleroy (Ville-Basse Rivages de la Sambre) erhält die Bezeichnung Charleroy (Rivages de la Sambre),

Claminforge erhält die Bezeichnung Aisémont,

Grez-Doiceau-Gastuche erhält die Bezeichnung Gastuche (Etat),

Havenne erhält die Bezeichnung Hour-Havenne.

In den Tarifheften Nr. 1 und 6 b für den Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr, sowie im Badisch-Belgischen Kohlen-Ausnahmetarif ist Vormerkung zu machen.

Rheinisch - Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ausnahmefrachtsätze für Thon.) Mit sofortiger Wirksamkeit findet der Ausnahmetarif Nr. 10 im Verkehre zwischen Karlstadt und Sterbfritz unter den im Tarife angegebenen Bedingungen Anwendung auf den Artikel Thon (lose oder in Säcken verpackt).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2% in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
459.	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung **von mindestens 30.000 Tonnen** angewendet	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarife, Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 3, Westungar. Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil III, Heft 3, Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehrstarif und Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehrstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar die sub a) angeführten **ohne** Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung **von mindestens 30.000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1901 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b, Budapest) vorzulegen sind	

I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Dárda, Eszék, Eszék-Alváros, Gjeletovci, Jankovci [illegible] Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villány und Vincovci nach Wien St.E.G. gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in nachstehender [illegible] angeführten Aufgabsstationen nach Budapest-dunaparti teherpalyaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von [illegible] Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 gewährt.

III. Die von den Stationen Baja, Bács-Almás, Bács-Topolya, Bikity-Borsod, Csantavér, Dalja, Erdöd, Gombos-Bogojevo [illegible], Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Öreg-Csertö, Priglevicza-Szt. Iván, Szonta, Verhasz, Zombor, weiters: Ada, Adorján Kishegyes, [illegible] Petrovoszelo, Karjad, Moholy, Orom, Ó-Kanizsa, Zenta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen [illegible] Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerkes angeführt wurde.

Von	Nach: Budapest-d. p. t. p. u. / „ -fővárosi közraktárak / „ -józsefváros		Budapest-Lipótváros / „ -nyugoti p. u. / „ „ -Angyalföld / „ „ -Südbahn loco / Kőbánya-alsó-p. u. / „ -felső-p. u. / „ „ -hizlalda / Ó-Buda-Filatorigát / Buda-Császárfürdő-Kitérő		Palota-Ujpest / Vácz		Pozsony / Pozsony fiók-pályaudvar		Almás-Füzitö / Győr / Komárom		Wien St.E.G. oder / Wien K.F.N.B. / Marchegg / Simmering / Floridsdorf / Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern													
Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.														
Baja	70	60	76	66	78	68	140	130	102	92	154	144	158	148
Baranyavár-Monostor	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178
Batajnicza	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Bács-Almás	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166
Bács-Topolya	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Beška	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166
Bikity-Borsod	78	68	84	74	86	76	148	138	110	100	162	152	166	156
Bosna-Brod	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	204	218	208
Brod	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	204	218	208
Bršadin	92	82	98	88	100	90	162	152	124	114	176	166	180	170
Csantavér	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184
Dálja	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Dárda	94	84	100	90	102	92	164	154	126	116	178	168	182	172
Dráva-Szarvas	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Erdöd	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Eszék	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Eszék-alváros	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Gjeletovci	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186
Gombos-Bogojeva	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Hegyes-Feketehegy	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Horgos	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
India	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Jankovci	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Kalocsa	54	44	60	50	62	52	124	114	86	76	138	128	142	132
Karlocza	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Keczel	68	58	74	64	76	66	138	128	100	90	152	142	156	146
Kiszács	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Kukujevci-Erdövég	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194
Magyar-Boly	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Martinci	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188
Mitrovicz	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Mitrovicz-Szávapart	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Nemes-Militics	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Ó-Kér	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Ó-Pázna	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Öreg-Csertö	58	48	64	54	66	56	128	118	90	80	142	132	146	136
Petervárad	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Prislevicza-Szt. Iván	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Pntinci	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184
Rnma	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184
Samac	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202
Sid	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192
Szonta	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Tovarnik	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192
Uj-Pázua	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Ujvidék	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Verbász	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Villány	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188
Vinkovci	92	82	98	88	100	90	162	152	124	114	176	166	180	170
Vogány	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184
Vukovár	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Zimony	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Zombor	76	66	82	72	84	74	146	136	108	98	160	150	164	154

Von	Nach: Budapest-d. p. t. p. u. -fővárosi közraktárak -józsefváros		Budapest-Lipótváros -nyugoti p. u. -Angyalföld -Südbahn loco Köbánya-alsó-p. u. -felső-p. u. -hizlalda Ó-Buda-Filatorigát Buda Császárfürdő-Kitérő		Palota-Ujpest Vácz		Pozsony Pozsony fiók-palyaudvar		Almás-Füzitö Győr Komárom		Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B. Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlau		Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern													
Stationen der Baja-Zombor-Ujvidéker Localeisenbahn.														
Bresztovácz	86	76	82	72	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Bulkesz	96	86	92	82	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Futtak	89	79	85	75	97	87	159	149	121	111	173	163	177	167
Gajdobra	98	88	94	84	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Gara	78	68	74	64	86	76	148	138	110	100	162	152	166	156
Gákova	81	71	77	67	89	79	151	141	113	103	165	155	169	159
Hódságh	90	80	86	76	98	88	160	150	122	112	174	164	178	168
Ó-Sztapár	83	73	79	69	91	81	153	143	115	105	167	157	171	161
Parabuty	93	83	89	79	101	91	163	153	125	115	177	167	181	171
Paraga	96	86	92	82	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Petrovácz-Glozsán	95	85	91	81	103	93	165	155	127	117	179	169	183	173
Rigyicza	80	70	76	66	88	78	150	140	112	102	164	154	168	158
Sztanisicz	84	74	80	70	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Vaskut	74	64	70	60	82	72	144	134	106	96	158	148	162	152
Stationen der Bács-Bodroger Localeisenbahn.														
Ada	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Adorján-Kishegyes	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Bács-Martonos	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Bács-Petrovoszelo	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Karjad	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Moholy	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Orom	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Ó-Becse	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Ó-Kanizsa	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Zenta	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Stationen der Hegyes-Feketehegy-Palánkaer Localbahn.														
Despot-Szt. Iván-Pivnicza	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166
Kula	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Palánka	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Szilbás	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Torzsa	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Stationen der Ó-Becse-ujvidék-Titeler Localeisenbahn.														
Bács-Földvár	99	89	105	95	107	97	169	159	131	121	183	173	187	177
Csurog	105	95	111	101	113	103	175	165	137	127	189	179	193	183
Gospodince	109	99	115	105	117	107	179	169	141	131	193	183	197	187
Járez	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Káty	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Kovil-Szt. Iván	112	102	118	108	120	110	182	172	144	134	196	186	200	190
Lok	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198
Temerin	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Tisza-Kálmanfalva	107	97	113	103	115	105	177	167	139	129	191	181	195	185
Titel	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202
Vaskapu	97	87	103	93	105	95	167	157	129	119	181	171	185	175
Vilova-Gardinovce	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194
Zsablya	114	104	120	110	122	112	184	174	646	136	198	188	202	192

Fortlaufende Nummer	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
460	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze **nur bei Verfrachtung von mindestens 30.000 t** angewendet	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarife: Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 3; Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil III, Heft 3	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten **nur bei Verfrachtung von mindestens 30.000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Fracbtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1901 an die Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b, Budapest) vorzulegen sind	

Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabestationen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1900 gewährt.

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. n. föv. közrakt. / Józsefváros / Lipotváros nyugoti p. u. / Angyalföld		Budapest Südbahn loco Kőbánya alsó-p. u. / felső-p. u. / bizalda / Ó-Buda-Fiatorfgát / Buda-Császárfürdő-Kitérő		Palota Ujpest / Vácz		Pozsony / Pozsony flokpályaudvar		Almás Füzitö / Györ / Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern															
Stationen der königl. Ung. Staatseisenbahnen																
Beregszó	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Detta	148	138	154	144	156	146	—	208	180	170	232	222	236	226	—	—
Fehértemplom	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194	200	190
Gattaja	158	148	164	154	166	156	—	—	190	180	242	232	246	236	—	—
Gerteuyes	164	154	—	160	172	162	—	—	196	186	248	238	252	242	—	—
Gyertyámos	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	—
Jasseuova	122	112	128	118	130	120	192	182	154	144	206	196	210	200	206	196
Jám	126	116	132	122	134	124	196	186	158	148	210	200	214	204	210	200
Kis-Kun-Dorosma	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	—	174
Merczifalva	142	132	—	138	150	140	—	—	174	164	226	216	230	220	—	—
Mokrin	120	110	126	116	128	118	—	180	152	142	204	194	208	198	—	—
Moriczföld-Soósd	158	148	164	154	166	156	—	—	190	180	242	232	246	236	—	—
Nagy-Kikinda	126	116	132	122	134	124	—	186	158	148	210	200	214	204	—	—
Nagy-Szt. Miklós	126	116	132	122	134	124	—	186	158	148	210	200	214	204	—	—
Oravicza	144	134	150	140	152	142	214	204	176	166	228	218	232	222	228	218
Orczifalva	142	132	—	138	150	140	—	—	174	164	226	216	230	220	—	—
Oroszlámos	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188	—	184
Ó-Bessenyö	120	110	126	116	128	118	—	180	152	142	204	194	208	198	—	—
Perjámos	130	120	136	126	138	128	—	190	162	152	214	204	218	208	—	—
Rakasdia	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Rácz-Szt. Péter	136	126	—	132	144	134	—	—	168	158	220	210	224	214	—	—
Saág	136	126	142	132	144	134	—	196	168	158	220	210	224	214	—	—
Sárafalva	132	122	—	128	140	130	—	192	164	154	216	206	220	210	—	—
Szakálháza	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Szeged	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174	180	170
Szeged-Rókus	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	—	174
Szent-András	136	126	142	132	144	134	—	196	168	158	220	210	224	214	—	—
Szent-Hubert	128	118	134	124	136	126	—	188	160	150	212	202	216	206	—	—

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. fővár. közrakt. / „ Józsefváros / „ Lipótváros / „ nyugoti p. u. / „ Angyalföld		Budapest Südbahn (loco) Kőbánya alsó p. u. / „ felső p. u. / „ hizlalda / Ó-Buda-Filatorigát / Buda-Császárfürdő-Kitrő		Palota Ujpest / Vácz		Pozsony / Pozsony fiokpályaudvar		Almás Füzitő / Győr / Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern															
Szöreg	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	—	174
Sztamora-Moravicza	144	134	150	140	152	142	214	204	176	166	228	218	232	222	—	—
Temes-Rékás	142	132	148	138	150	140	—	202	174	164	226	216	230	220	—	—
Temes-Remete	136	126	142	132	144	134	—	196	168	158	220	210	224	214	—	—
Temesvár-Gyárváros	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Temesvár-Józsefváros	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Topolovecz	146	136	152	142	154	144	—	206	178	168	230	220	234	224	—	—
Valkány	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192	—	188
Varjas	140	130	—	136	148	138	—	—	172	162	224	214	228	218	—	—
Versecz	132	122	138	128	140	130	202	192	164	154	216	206	220	210	216	206
Vojtek	146	136	152	142	154	144	—	206	178	168	230	220	234	224	—	—
Zsebely	142	132	148	138	150	140	—	202	174	164	226	216	230	220	—	—
Zsidovin	164	154	170	160	172	162	—	—	196	186	248	238	252	242	—	—
Zsombolya	128	118	134	124	136	126	—	188	160	150	212	202	216	206	—	—
Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Localeisenbahn.																
Beodra	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186	192	182
Ellemér	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Karlova	112	102	118	108	120	110	182	172	144	134	196	186	200	190	196	186
Knman	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Mellencze	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Nagy-Becskerek	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Török-Becse-Aracs	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176	182	172
Stationen der Pancsova-Petrovoszellóer Localeisenbahn.																
Réva-Ujfalu und Pancsova-Temespart	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198	204	194
Stationen der Szeged-Karlovaer Localeisenbahn.																
Bocsár	121	111	127	117	129	119	191	181	153	143	205	195	209	199	205	195
Csóka	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182	188	178
Esztermajor	121	111	127	117	129	119	191	181	153	143	205	195	209	199	205	195
Gyala	94	84	100	90	102	92	164	154	126	116	178	168	182	172	178	168
Ó- und Uj-Szt. Iván	93	83	99	89	101	91	163	153	125	115	177	167	181	171	177	167
Kanisza-Jozseffalva	99	89	105	95	107	97	169	159	131	121	183	173	187	177	183	173
Pádé	109	99	115	105	117	107	179	169	141	131	193	183	197	187	193	183
Szanád	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180	186	176
Szerb-Keresztur	95	85	101	91	103	93	165	155	127	117	179	169	183	173	179	169
Tisza-Szt. Miklós	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	181	190	180
Stationen der Temesvár—Nagy-Szt. Miklóser Localeisenbahn.																
Biléd	147	137	153	143	155	145	217	207	179	169	231	221	235	225	—	221
Kis-Becskerek	141	131	147	137	149	139	211	201	173	163	225	215	229	219	—	215
Lovrin	137	127	143	133	145	135	207	197	169	159	221	211	225	215	—	
Nagy-Ösz	131	121	137	127	139	129	201	191	163	153	215	205	219	209	—	205
Sándorháza	146	136	152	142	154	144	216	206	178	168	230	220	234	224	—	
Uj-Bessenyő	137	127	143	133	145	135	207	197	169	159	221	211	225	215	—	211
Stationen der Temesvár-Modoser Localeisenbahn.																
Feodor	125	115	131	121	133	123	195	185	157	147	209	199	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gyülvész	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Keresztes	123	113	129	119	131	121	193	183	155	145	207	197	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Parácz	133	123	139	129	141	131	203	193	165	155	217	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rudna	127	117	133	123	135	125	197	187	159	149	211	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Román-Szt. Mihály	135	125	141	131	143	133	205	195	167	157	219	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	209
Szabadfalu	134	124	140	130	142	132	204	194	166	156	218	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	208
Uj-Pécs	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	[illegible]	[illegible]	[illegible]	214	204
Utvin	135	125	141	131	143	133	205	195	167	157	219	[illegible]	[illegible]	[illegible]	219	209

Von	Nach															
	Budapest d. p. t. p. u. fővar. közrakt. „ Józsefváros „ Lipótváros „ nyugoti p. u. „ Angyalföld		Budapest Südbahn (loco) Kőbánya alsó p. u. „ felső p. u. „ hízlalda Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdő-Kitérő		Palota Ujpest Vácz		Pozsony Pozsony flokpályaudvar		Almás Füzitö Györ Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern															
Stationen der Torontaler Localbahnen.																
Antalfalva	123	113	129	119	131	121	193	183	155	145	207	197	211	201	207	197
Bethlentanya	140	130	146	136	148	138	210	200	172	162	224	214	228	218	224	214
Bóka	122	112	128	118	130	120	192	182	154	144	206	196	210	200	206	196
Csene	121	111	127	117	129	119	191	181	153	143	205	195	209	199	205	195
Czrepája	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	204	218	208	214	204
Écska-Zsigmondfalva	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186	192	182
Fény	119	109	125	115	127	117	189	179	151	141	203	193	207	197	203	193
Ferenczhalom	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202	208	198
Györgyháza	131	121	137	127	139	129	201	191	163	153	215	205	219	209	215	205
Jánosföld	123	113	129	119	131	121	193	183	155	145	207	197	211	201	207	197
Kanak	127	117	133	123	135	125	197	187	159	149	211	201	215	205	211	201
Kécsa	139	129	145	135	147	137	204	199	171	161	223	213	227	217	208	—
Klári	137	127	143	133	145	135	202	197	169	159	221	211	225	215	206	—
Kurjácska	139	129	145	135	147	137	205	199	171	161	223	213	227	217	209	—
Lajosmajor	111	101	117	107	119	109	181	171	143	133	195	185	199	189	195	185
Laudontanya	136	126	142	132	144	134	206	196	168	158	220	210	224	214	220	210
Lázárföld	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	188	196	186	192	182
Módos	118	108	124	114	126	116	188	178	150	140	202	192	206	196	202	192
Nagy-Becskerek-Bégapart	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Nagy-Margita	136	126	142	132	144	134	206	196	168	158	220	210	224	214	220	210
Ó-Lécz	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	212	202
Ó-Telek	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202	208	198
Öregfalu	125	115	131	121	133	123	195	185	157	147	209	199	213	203	209	199
Pancsova	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198	204	194
Párdány	121	111	127	117	129	119	191	181	153	143	205	195	209	199	205	195
Puszta-Kenderes	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188	194	184
Sándorudvár	105	95	111	101	113	103	175	165	137	127	189	179	193	183	189	179
Szárcsa	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192	198	188
Széchényfalva-Káros-István-völgy	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	204	218	208	214	204
Szecsány	117	107	123	113	125	115	187	177	149	139	201	191	205	195	201	191
Szivattyútelep	139	129	145	135	147	137	209	199	171	161	223	213	227	217	223	213
Temes-Paulis	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Tomásovácz	115	105	121	111	123	113	185	175	147	137	199	189	203	193	199	189
Torontál-Almás	125	115	131	121	133	123	195	185	157	147	209	199	213	203	209	199
Torontál-Ozora	118	108	124	114	126	116	188	178	150	140	202	192	206	196	202	192
Torontál-Ujvár	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198	204	194
Torontál-Vásárhély	125	115	131	121	133	123	195	185	157	147	209	199	213	203	209	199
Uj-Zichyfalva	134	124	140	130	142	132	204	194	166	156	218	208	222	212	218	208
Uj-Zsombolya	133	123	139	129	141	131	198	193	165	155	217	207	221	211	202	—
Verseczrét	137	127	143	133	145	135	207	197	169	159	221	211	225	215	221	211
Stationen der Versecz-Kubiner Localeisenbahn.																
Alibunár	155	145	161	151	163	153	225	215	187	177	239	229	243	233	239	229
Bavaniste	148	138	154	144	156	146	218	208	180	170	232	222	236	226	232	222
Károlyfalva	151	141	157	147	159	149	221	211	183	173	235	225	239	229	235	225
Kubin-Dunapart	132	122	138	128	140	130	202	192	164	154	216	206	220	210	216	206
Mramorák-Déliblát	154	144	160	150	162	152	224	214	186	176	238	228	242	232	238	228
Román-Petre	140	130	146	136	148	138	210	200	172	162	224	214	228	218	224	214
Temes-Kubin	132	122	138	128	140	130	202	192	164	154	216	206	220	210	216	206
Temes-Miklós	149	139	155	145	157	147	219	209	181	171	233	223	237	227	233	223
Ulma	145	135	151	141	153	143	215	205	177	167	229	219	233	223	229	219
Vlajkovecz	142	132	148	138	150	140	212	202	174	164	226	216	230	220	226	216
Stationen der Zsebely-Csákovár-Bókaer Localeisenbahn.																
Bánlak	146	136	152	142	154	144	216	206	178	168	230	220	234	224	230	220
Csákovár	153	143	159	149	161	151	—	213	185	175	237	227	241	231	—	—
Gilád	151	141	157	147	159	149	221	211	183	173	235	225	239	229	235	225
Gyér	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Surján-Zsibova	133	123	139	129	141	131	203	193	165	155	217	207	221	211	217	207
Tolvádia	141	131	147	137	149	139	211	201	173	163	225	215	229	219	225	215

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
461	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **5000 Tonnen** angewendet	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarif, Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Versehieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **5000 Tonnen**	Versehieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1901 an die Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung CIV b, Budapest) vorzulegen sind	

Frachtsätze per 100 kg in Hellern

Von	Nach: Budapest-d. p. t. p. u. „ -fővárosi közraktárak „ -Józsefváros		Budapest-nyugoti p. u. „ -Angyalföld „ -Lipótváros		Budapest Südb. (loco) Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdő-Kitérő		Budapest-Kelenföld		Kőbánya-alsó p. u. „ -felső p. u. „ -hízlalda		Palota-Ujpest Vácz		Pozsony Pozsony-rakpályaudvar		Aluás-Füzitő Győr, Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlau		Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen																				
Báttaszék	87	77	93	83	93	83	85	75	93	83	95	85	157	147	111	101	163	153	167	157
Czecze	72	62	78	68	78	68	—	—	78	68	80	70	142	132	94	84	146	136	150	140
Hidas-Bonyhád	98	88	104	94	104	94	96	86	104	94	106	96	168	158	122	112	174	164	178	168
Hidja-Apáti	64	54	70	60	70	60	62	52	70	60	72	62	134	124	88	78	140	130	144	134
Kölesd-Tengelicz	64	54	70	60	70	60	62	52	70	60	72	62	134	124	88	78	140	130	144	134
Nagy-Dorog	64	54	70	60	70	60	62	52	70	60	72	62	134	124	88	78	140	130	144	134
Szegzárd	68	58	74	64	74	64	66	56	74	64	76	66	138	128	92	82	144	134	148	138
Tolna-Mözs und Fáczánkert	66	56	72	62	72	62	64	54	72	62	74	64	136	126	90	80	142	132	146	136
Vajta	72	62	78	68	78	68	—	60	78	68	80	70	142	132	92	82	144	134	148	138
Stationen der Féher und Tolnaer Localeisenbahn																				
Duna-Adony	—	47	—	53	—	—	—	—	—	—	65	55	127	117	81	71	133	123	137	127
Duna-Földvár	73	63	79	69	—	69	—	61	—	69	81	71	143	133	97	87	149	139	153	143
Duna-Pentele	—	51	67	57	—	57	—	—	—	57	69	59	131	121	85	75	137	127	141	131
Rácz-Almás	—	51	—	57	—	—	—	—	—	—	69	59	131	121	85	75	137	127	141	131
Paks	73	63	79	69	79	69	71	61	79	69	81	71	143	133	97	87	149	139	153	143

I. Die von den Stationen Báttaszek, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorstehenden der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

II. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in der Tabelle vorgeführten Aufgabsstationen nach Budapest-dunaparti téherpályaudvár oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900, gewährt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
462	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungsfrachtsätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactiefrachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **2000 Tonnen** angewendet	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarife, Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, Ungar. Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **2000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1901 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b, Budapest) vorzulegen sind	Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti téher-pályaudvár oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von 8 Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 gewährt

Nach

Von	Budapest-d. p. t. p. u. -fővárosi közraktárak -Józsefváros		Budapest-nyugoti p. u. -Angyalföld -Lipótváros		Budapest Südb. (loco) Ó-Buda-Pilatorigát Buda-Császárfürdő Kitérő		Budapest-Kelenföld		Köbánya-alsó p. u. -felső p. u. -hizlalda		Palota-Ujpest Vácz		Pozsony Pozsony-hők p. u.		Almás-Füzitö Györ Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlau		Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern																			
Baracs Ménesmajor	72	62	78	68	—	68	—	60	78	68	80	70	142	132	96	86	148	138	152	142
Elöszallás	72	62	78	68	78	68	70	60	78	68	80	70	142	132	96	86	148	138	152	142
Herczegfalu	72	62	78	68	—	68	—	60	—	68	80	70	142	132	96	86	148	138	152	142
Nagy-Venyim	72	62	78	68	—	68	—	60	—	68	80	70	142	132	96	86	148	138	152	142

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
463	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen** angewendet	Vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarife; Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1900 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IVb, Budapest) vorzulegen sind	Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in untenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teher-pályaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von 8 Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 gewährt

Nach

Von	Budapest d. p. t. p. u. föv. közrakt. / „ Józsefváros / „ Lipotváros / „ nyugoti p. u. / „ Angyalföld		Budapest Südb. (loco) / Ó-Buda-Filatorigát / Buda-Császárfürdő-Kitérő		Kőbánya alsó p. u. / „ felső p. u. / „ bizalda		Palota-Ujpest / Vácz		Almás-Füzitö / Györ / Komárom		Pozsony / Pozsony flókpályaudvar		Wien St.E.G. / „ K.F.N.B. / Marchegg / Floridsdorf / Simmering / Stadlau		Wien Lagerhaus / „ Praterquai	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern															
Stationen der Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Mártoner Localeisenbahn:																
Homok	.	94	.	100	.	.	112	102	136	126	174	164	.	178	.	182
Kun-Szt. Márton	.	94	110	100	.	100	112	102	136	126	174	164	188	178	192	182
Martfü	.	.	.	.	.	.	.	102	136	126	.	164	.	.	.	.
Tisza-Földvár	.	.	.	100	.	.	112	102	136	126	174	164	.	178		182
Stationen der Kun-Szt. Márton—Szenteser Localeisenbahn:																
Szentes	104	94	110	100	110	100	112	102	136	126	174	164	188	178		
Töke	104	94	110	100	110	100	112	102	136	126	174	164	188	17		
Stationen der Szentes—Hodmezö-Vásárhelyer Localeisenbahn:																
Mártély	132	122	138	128	138	128	140	130	164	154	202	192	218	206	220	210
Mindszent	127	117	133	123	133	123	135	125	159	149	197	187	211	201	215	205
Szegvár	120	110	126	116	126	116	128	118	152	142	190	180	204	194	208	198

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
464	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Position M—4 der Güterclassification	Györ loco	Wien (St.E.G.) loco	**Verfrachtung von mindestens 3000 Tonnen.** Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	72 Heller	64 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende April 1901 bei der Direction der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) in Budapest vorzulegen sind	
465	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Position M—4 der Güterclassification	Györ loco	Wien (St.E.G.) transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 aufgenommenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien, bezw. Hegyeshalom-Pozsony instradirt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil III, Heft 1, giltig vom 1. November 1892	Verschieden	Verschieden	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende April 1901 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) in Budapest vorzulegen sind	
466	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		**1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 14. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.**												

Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide und Mehl.

Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen sub Post Nr. 459, 460, 461, 462 und 463 für die Stationen Budapest, Györ, Wien, Marchegg und Stadlau, ferner die für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlproducten im Verordnungsblatte Nr. 133 ex 1899, sub Post Nr. 2396, ferner in diesem Verordnungsblatte sub Post Nr. 464 und 465 für Wien St.E.G. publicirten ermässigten Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 auch im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. d. L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a. d. L. - Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den ohbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben.

Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende April 1901 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Diese mit directen Frachtbriefen nach den definitiven Bestimmungsstationen aufgegebenen Sendungen werden in die bedungenen Minimalquantitäten obcitirter Publicationen eingerechnet.

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen

| | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
469	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Die für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen in diesem Verordnungsblatte, sub Pos. 459, 460, 461, 462, 463 und 468 publicirten Kartirungs-Frachtsätze finden mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 auch auf zur Rückbeförderung gelangende, leere, gebranchte Getreidesäcke bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut in umgekehrter Richtung, und zwar im Verkehre mit Wien Lagerhaus und Wien Praterquai um 4 Heller per 100 kg erhöht, in den übrigen Relationen aber unverändert Anwendung.												
470	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	C s á n y		den im Nachtrag I (giltig vom 1. September 1892) zum Tarife „Theil III, Heft I" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichischen Stationen excl. der Station Eger der Buschtěhrader Eisenbahn, der Station Brünn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Stationen Iglau, Okřisko, Startsch-Trebitsch und Znaim der Oesterr. Nordwestbahn, der Station Eger der Oesterr. Staatsbahnen, sowie der Station Znaim und der Stationen der Strecken Brünn—Zwittau, Brünn—Tischnowitz, Strelitz—Okřisko, Studenetz—Gross-Meseritsch und Hohenstadt—Triebitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif „Theil III, Heft 1", giltig vom 1. August 1892	Verschieden	Die im Tarife „Theil III, Heft 1" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. August 1892, für Kassa enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um 22 Heller per 100 kg	Die im Tarife „Theil III, Heft 1" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. August 1892, für Kassa enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um 30 Heller per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1901 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV h) vorzulegen sind	

Fortlaufende Nummer	1	471	472	473
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	3	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Reis, geschält, Reismehl	Mauer- und Dachziegel	Spiritus
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Budapest-dunaparti t. p. u. Lipótváros nyugoti p. u.	Durvay	Arad Baja Brassó Budapest*) Buzsák Czegled Debreczen Derestye-Hétfalu Eperjes Kassa Kolozsvár Lugos Maros-Vásárhely Mezöhegyes Miskolcz gömöri p. u. Nagyvárad Örvenes Szeged Szeged-Rókus Szöreg Temesvár-Gyárváros Temesvár-Józsefváros Uj-Arad Versecz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	den im Tarif-Theil II, Heft I, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichischen Stationen	Wien St.E.G.	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungsstation lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	**Verfrachtung von mindestens 10.000 Tonnen.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen, b) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Localtarife, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II. Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Bestebt kein directer Frachtsatz	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	32 Heller	Heller a) ad 250 238 112 404 112 256 155 238 b) ad 223 214 98 323 98 226 139 214 — 407 325 — 258 229 312 261 298 253 350 285 270 240 218 198 247 220 268 211 218 198 225 203 225 203 272 238 255 226 302 253 272 238
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	26 Heller		Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lauten müssen. Dieselben sind spätestens bis Ende März 1901 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV b) vorzulegen	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1901 bei den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) einzureichen sind	
Besondere Bemerkungen	14		Diese Begünstigung findet auch im Kartirungswege unter der Bedingung Anwendung, wenn von Seiten der diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei eine Caution von 9000 Kronen erlegt wird	

*) Die F... Budapest gelten von den Stationen Budapest-Angya... unaparti teherpályaudvár, Budapest-Józsefváros, Budap... Budapest-nyugot pályaudvár, Budapest-Kelenföld, ... asut und O-Buda-Filatorigat

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegenweiche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
474	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine, bei Aufgabe als Frachtgut	den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897, enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Wien St. Marx	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Die directen Frachtsätze der Wagenladungsclasse A aus dem Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes für Wien St.E.G., erhöht um 17 Heller per 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
475	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf und Stadlau oder vice versa	a) Bosna-Brod, Brod und Brčka; b) Čapljina, Metkovič und Mostar	**Anfuhrlieferung von 500 Tonnen.** Bei Aufgabe von mindestens 5000, resp. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Directer Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1	Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11	Verschieden	ad a) 24 Heller ad b) 80 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufnahmsscheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate), welche bei der Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1901 einzureichen sind	Der sub b) angeführte Nachlass wird auch für jene Sendungen angewendet, welche nach Bosna-Brod in Sammelladungen von 5000 kg, resp. 10.000 kg anlangen und als Theilsendungen im Stückgutverkehre nach Čapljina, Metković und Mostar weitergesendet werden. Die Liquidirung dieser Refactie erfolgt in diesem Falle auf Grund der bis Bosna-Brod lautenden Original-Aufnahmsscheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate) und Original-Frachtbriefe, sowie der die Weitersendung documentirenden Aufnahmsscheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate). Auf letzteren sind jene Daten, unter welchen die Sendungen im Sammelverkehre nach der Station Bosna-Brod anlangten, ersichtlich zu machen und wegen Richtigkeit seitens der Station Bosna-Brod zu bestätigen. Diese Frachtbegünstigung findet auf Transporte von **gedörrtem Obst und Pflaumenmus keine Anwendung,** und werden derlei Sendungen auch in das Minimalquantum **nicht** eingerechnet. Für Sendungen, bezüglich welcher ermässigte Kartirungssätze oder Ausnahmetarife oder noch weitergehende Begünstigungen Anwendung finden, wird diese Refactie nicht liquidirt. In solchen Fällen, in welchen bei Anwendung von Ausnahmetarifen, bezw. Kartirungs-Frachtsätzen, oder bei Abfertigung der Sendungen von Bahn zu Bahn sich höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze unter Berücksichtigung dieses Nachlasses resultiren, wird die sich eventuell ergebende Differenz liquidirt. In solchen Fällen sind nebst den Original-Aufnahmsscheinen, resp. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.
476	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisenröhren der Pos. E—5 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1898, Abtheilung B	A n l a g e	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	261 Heller	187 Heller	74 Heller	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. In dem Frachtsatze ist die Zuschlagsgebühr laut Localgütertarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Theil II) bereits inbegriffen	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
477	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	a) Budapest-Józsefváros b) Budapest-nyugoti pályaudvár c) Wien Staatsbahnhof oder Wien Nordbahnhof	**Aufliefernng von mindestens 3000 Tonnen. Hievon müssen mindestens 360 Tonnen von Budapest nach ungarischen Stationen oder vice versa und mindestens 150 Tonnen von Budapest nach Wien verfrachtet werden.** Für die gewöhnlichen Eilgüter von Wien nach Budapest ist die Fracht mindestens für 2300 kg per Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Im Uebrigen sind die für gewöhnliche Eilgüter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarif der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Theil II; Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3; Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II. Heft 1	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller			Im Rückvergütungswege	Bezüglich der Sendungen von Budapest, Zimony, sowie von und nach Wien auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufnahmescheine: bezüglich der Sendungen nach Budapest auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Frachtbriefe; schliesslich bezüglich der nach Zimony expedirten Sendungen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1901 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die im Verkehre zwischen Wien Staatsbahnhof und Wien Nordbahnhof einerseits und den Stationen Eszék und Pécs andererseits gewährten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit Wien Südbahnhof angewendet. Das Anf- und Abladen der Sendungen von Wien nach Budapest hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen, und haftet die Eisenbahn bei diesen Sendungen weder für die zu jeder ungenügender Verpackung der einzelnen Colli hervorgerufenen Beschädigungen, noch für den Abgang von Colli bei unverletztem Verschlusse des Wagens. Diese Begünstigung tritt im Kartirungswege unter der Bedingung Anwendung, wenn von Seiten der diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei bei einer der betheiligten Bahnverwaltungen eine Caution von 50.000 (fünfzigtausend) Kronen erlegt wird, wobei die weiteren Durchführungsmodalitäten mit der Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden *) Diese Station gilt nicht im Verkehre mit Wien K.F.N.B.	
				Almás-Füzitö					ad a)	ad b)	ad c)			
				Arad					236	—	—			
				Baja					150	450	810			
				Beregszász					414	—	774			
				Brassó					510	—	870			
				Budapest-Józsefváros					844	844	1204			
				Budapest-nyugoti p. u.					—	—	360			
				Csaba					—	—	360			
				Czegléd					400	400	760			
				Debreczen					172	172	532			
				Déva					414	414	774			
				Eger					522	522	882			
				Eperjes					318	—	678			
				Eszék					—	—	970			
				Ersekujvár					450	—	810			
				Fehértemplom					276	276	—			
				Félegyháza					522	522	882			
				Fiume					276	276	636			
				Fogaras					742	—	—			
				Garam-Berzencze					942	942	1302			
				Gyöngyös					414	—	774			
				Györ					236	—	596			
				Gyula-Fehérvár					340	—	—			
				Hódmezö-Vásárhely					584	584	944			
				Ipolyság					400	400	760			
				Jászberény					—	297	—			
				Kalocsa					214	—	574			
				Kaposvár					298	—	658			
				Karäusebes					400	—	—			
				Kassa					522	522	882			
				Károlyváros					450	—	810			
				Kecskemét					554	—	—			
				Kézdi-Vásárhely					236	236	596			
				Kis-Várda					1056	1056	1416			
				Kolozsvár					462	462	822			
				Komárom					522	522	882			
				Léva					258	—	360*)			
				Losoncz					298	298	—			
				Lugos					360	—	720			
				Marmaros-Sziget					522	522	882			
				Maros-Vásárhely					562	562	922			
				Medgyes					646	646	1006			
				Mezö-Tur					666	666	1026			
				Miskolcz gömöri p. u.					300	300	680			
				Munkács					400	—	760			
				Nagy-Bánya					510	—	870			
				Nagy-Becskerek					700	700	1060			
				Nagy-Enyed					702	702	1062			
				Nagy-Károly					604	604	964			
				Nagy-Kikinda					450	450	810			
				Nagy-Körös					442	442	802			
				Nagy-Szeben					194	194	554			
				Nagy-Szombat					708	708	1068			
				Nagy-Várad					400	400	—			
				Nyiregybáza					442	442	802			
				Nyitra					450	450	810			
				Oravicza					380	380	—			
				Orosháza					552	552	912			
				Pancsova					428	428	788			
				Pápa					740	740	1100			
				Párkány-Nána					400	—	—			
				Pécs					194	194	360			
				Pozsony					442	—	802			
				Puszta Tenyö					414	414	—			
				Salgó-Tarján					256	256	616			
				Sátoralja-Ujbely					276	—	636			
				Segesvár					450	—	810			
				Szabadka					708	708	1068			
				Szászrégen					380	—	740			
				Szászváros					746	746	1106			
				Szatmár					542	542	902			
				Szeged					471	471	831			
				Szegzárd					400	400	760			
				Szentes					362	—	722			
				Szolnok sz. p. u.					433	433	793			
				Szombathely					214	214	574			
				Temesvár-gyárváros					450	—	—			
				Temesvár-Józsefváros					450	450	810			
				Torda					450	450	810			
				Ujvidék					574	574	934			
				Ungvár					450	—	810			
				Väg-Ujhely					486	—	846			
				Versecz					—	427	—			
				Vukovár					522	522	882			
				Zágráb m. á. v.					450	—	810			
				Zimony					522	—	—			
				Zombor					498	—	858			
				oder vice versa					414	—	774			

Die Sendungen in Wien können auch nach Schluss der amtlichen Aufnahmezeit zu einer mit der Bahnanstalt zu vereinbarenden Zeit aufgegeben werden.

Die nach über Budapest gelegenen ungarischen Stationen in Wien aufzugebenden Sendungen hat die Partei auf die durch die Bahn bestimmte Weise nach Ronten getheilt zu verladen. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen durch die Partei nicht erfüllt werden.

Fortlaufende Nummer	478	479
1		
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
und im Namen der		
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Borstenvieh als Frachtgut
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Budapest-Kelenföld	Köbánya alsó pályaudvar und Köbánya bizlalda
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	den im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandstarife, Theil II, Heft 1, enthaltenen österreichischen Stationen	Bubna (St.E.G.)	Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und St.B.)
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	a) für die Benützung eines gewöhnlichen Lastwagens oder einer Etage eines doppelbödigen Wagens; b) für die Benützung beider Etagen eines doppelbödigen Wagens; c) für die Mitbenützung der Trommel } per Quadratmeter der Ladefläche des gewöhnlichen Lastwagens, bezw. per Quadratmeter der einfachen Bodenfläche des Etagewagens Aufrechthaltung der allgemein giltigen, sowie der im Tarife, Theil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1895 angeführten speciellen Tarifbestimmungen
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
8	Bezeichnung	Local-, bezw. Verbandstarife	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil IV, Heft 2, vom 1. November 1895
9	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 1197 Heller b) 1857 „ c) 1128 „	a) 1348 Heller b) 1913 „ c) 1128 „
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die laut Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900 von Budapest-Józsefváros giltigen normalen Frachtsätze	a) 916 Heller b) 1804 „ c) 1128 „	a) 945 Heller b) 1862 „ c) 1128 „
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		a) 281 Heller b) 53 „ c) —	a) 403 Heller b) 51 „ c) —
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14	Besondere Bemerkungen		

480

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Nämen und im der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

etheiligten Verwaltungen

Geflügel, lebendes und todtes; frisches Obst; frisches Gemüse und Grünzeug; Wildpret und Butter als Eilgut

von Budapest Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft I, vom 1. Jänner 1900 enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (inclus.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapass, Galanta—Nagyszombat, Lipótvár—Szered, Tótmegyer—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva	von Budapest Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897 enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (incl.), Devény-Ujfaln—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony-Zsolna—Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz - Viarapass, Galanta—Nagyszomhat, Lipótvár-Szered, Tótmegyer-Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva nnd Garam-Berzencze incl.—Rnttka								
den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 enthaltenen österreichischen Stationen	Wien Staatsbahnhof transit. Wien Nordbahnhof transit, Stadlau transit, Marchegg transit, Brnck a. L. transit nach solchen österreichischen Stationen, nach welchen die instradirnng im Sinne der bestehenden instradirungsvorschriften ganz oder theilweise via Wien, Marchegg oder Brnck a. L. erfolgt	Wien Staatsbahnhof loco „ Nordbahnhof loco Stadlau loco Floridsdorf loco							
Bei Aufgabe in beliebigen Mengen									
vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900									
Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	Westnngarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, 2 nnd 3, bezw. Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Westnngar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897								
Verschieden									
Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze der Frachtenclasse II								
Die Differenz zwischen den von den betreffenden Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Stadlau, bezw. im Verkehre mit Budapest-Kelenföld nach Wien St.E.G. bestehenden directen Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und für Güter der Frachtenclasse II	Verschieden								
Im Rückvergütungswege		Im Kartirungswege							
Die im Rückvergütungswege anzuwendende Frachtermässigung auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Dnplicate, welche spätestens bis Ende April 1901 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind									

Diese Frachtbegünstigung findet im Anschlussverkehre nur auf jene Sendungen im Rückvergütungswege Anwendung, welche in den Stationen der an die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen anschliessenden Localeisenbahnen, sowie in den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes aufgenommenen Stationen der übrigen Eisenbahnen zur Aufgabe gelangen, ferner auf lebendes Geflügel und Wildpret bei Aufgabe als Frachtgut

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
481	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle		**I. Verfrachtung von mindestens** **a) 30.000 Tonnen,** **b) 50.000 Tonnen.** **II. Verfrachtung von mindestens** **a) 30.000 Tonnen,** **b) 50.000 Tonnen.** ad I und II: Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	ab 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Verschieden	Siehe Tabelle		Im Rückvergütungswege	**Auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, welche der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) spätestens bis Ende März 1901 vorzulegen sind**	Der Versender ist verpflichtet, die Sendungen nahmämtlich wägen zu lassen, für welche Leistung bei Abwage auf der Geleisebrückenwaage ein Wägegeld von 60 Hellern per Wagen, bei Abwage auf der Brückenwaage für Strassenfuhrwerke ein Wägegeld von 0·6 Hellern per 100 kg zu entrichten ist

Nach	Von ad I a: Annavölgy-Sárisáp Drasche-bányatelep	Von ad II a: Bánbida	Von ad II a: Dorog Ebszöny Tokod Tokod rakodó
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern		
Deutsch-Altenburg	69·8	61·8	66·8
Fischamend	62·0	54·0	59·0
Götzendorf	50·0	42·0	47·0
Grammat-Neusiedl	50·0	42·0	47·0
Gross-Schwechat	65·0	58·0	62·0
Haiuburg	72·2	64·2	69·2
Himberg	52·0	45·0	49·0
Klein-Neusiedl	60·4	52·4	57·4
Klein-Schwechat	65·0	58·0	62·0
Lanzendorf-Rannersdorf	52·0	45·0	49·0
Mannersdorf	60·4	52·4	57·4
Pachfurth	60·2	52·2	57·2
Petronell	65·8	57·8	62·8
Raa dorf	72·0	65·0	69·0
Rohrau	61·8	53·8	58·8
Siebenbrunn-Leopoldsdorf	76·0	69·0	73·0
Schönfeld-Lassee	70·0	64·0	67·0
Schwadorf	60·4	52·4	57·4
Schwechat-Kledering	54·0	47·0	51·0
Simmering	54·0	47·0	51·0
Stadlau	69·8	62·8	66·8
Trautmannsdorf	48·0	40·0	45·0
Wien (St.E.G.)	54·0	47·0	51·0
Wilfleinsdorf	48·0	40·0	45·0
Atzgersdorf-Mauer	76	69	73
Baden-Frachtenbahnhof	86	79	83
Brunn-Maria-Enzersdorf	80	73	77
Felixdorf	84	76	81
Gumpoldskirchen	86	79	83
Guntramsdorf	86	79	83

Nach	Von ad I a: Annavölgy-Sárisáp Drasche-bányatelep	Von ad II a: Bánbida	Von ad II a: Dorog Ebszöny Tokod Tokod rakodó
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern		
Hetzendorf	76	69	73
Liesing	80	73	77
Mödling	80	73	77
Theresienfeld	84	—	81
Vöslau-Gainfarn	89	81	86
Wr.-Neustadt	78	70	75
Achau	78	70	75
Ebreichsdorf	72	64	69
Hennersdorf	80	73	77
Inzersdorf	80	73	77
Mitterndorf-Moosbrunn	62	54	59
Münchendorf	78	70	75
Ober-Eggendorf	72	64	69
Pottendorf-Landegg	66	58	63
Unter-Waltersdorf	66	58	63
Aspang	103	—	100
Biedermannsdorf	75	68	72
Central-Friedhof	72	65	69
Edlitz	99	91	96
Erlach	91	83	88
Klein-Wolkersdorf	89	81	86
Maria-Lanzendorf	74	67	71
Ober-Waltersdorf	83	76	80
Pitten	92	84	89
Scheiblingkirchen	97	89	94
Seebenstein	94	86	91
Tattendorf	85	78	82
Traiskirchen	80	73	77
Trumau	82	75	79

Bemerkung: Ad I b, resp. II b. Bei Auflieferung von mindestens 50.000 Tonnen werden für das 30.000 Tonnen übersteigende Quantum die ad I a, resp. II a angeführten Frachtsätze noch um 4 Heller per 100 kg ermässigt.

Fortlaufende Nummer	1	482	483	484
Die Publication erfolgt von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Krystallisirte Soda, Glanbersalz, Salz und Schwefelsäure	Soda, roh, calcinirt, ferner Bleicbsoda, Chlorkalk und Salpetersäure	Soda, rob, calcinirt oder krystallisirt, ferner Bleichsoda
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Kralup (St.E.G.) Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)	Kralup (St.E.G.) Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)	Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6	Budapest- Angyalföld dunaparti tebérpályaudvár Józsefváros fövárosi közraktárak Kitérő nyugoti pályaudvár (Westbbf.) Lipótváros Kelenföld deli vasut (Südbabnbof) loco Ó-Buda-Filatórigát Buda-Császárfürdö-Kiterö	Budapest- Angyalföld dunaparti tebérpályaudvár Józsefváros fövárosi közraktárak Kitérő nyugoti pályaudvár (Westbbf.) Lipótváros Kelenföld deli vasnt (Südbabnbof) loco Ó-Bnda-Filatórigát Buda-Császárfürdö-Kitérö	Palota-Ujpest
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	8	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	9	Tarif-Tbeil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Tarif-Tbeil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	272 Heller 302 Heller	302 Heller 272 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11	232 Heller 232 Heller	264 Heller 262 Heller 264 Heller 183 Heller 183 Heller 183 Heller 183 Heller 183 Heller 183 Heller 183 Heller 183 Heller 183 Heller 168 Heller 96 Heller 75 Heller 68 Heller 67 Heller	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12	40 Heller 70 Heller	38 Heller 10 Heller 38 Heller	Vág-Besztercze Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.) Tetschen (Oe.N.W.B. oder B.N.B.) Tichlowitz Nestersitz-Pömmerle Gross-Priesen Schönpriesen Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) Schreckenstein Lohositz Leitmeritz Theresienstadt Raudnic Kralup Buhnt (St.E.G.) Prag (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) Lieben (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) Brünn (St.E.G.) Bisenz Stadt Ungar.-Hradisch Stadt Ungar.-Hradisch transit (für Göding)
Art der Durchführung	13	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, babnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente bis Ende März 1901 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, babnämtlich beglanbigte Dnplicat-Fracbtbriefe, welcbe Documente bis Ende März 1901 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, babnämtlicb beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welcbe längstens bis Ende März 1901 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt
Besondere Bemerknngen				

Fortlaufende Nummer	1	485	486
Die Publication erfolgt von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Holz des Specialtarifes 2	Zuckerrüben
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Brassó transit*) Bükszád-Bálványos Csikszereda Gyimes-Felső-Lok Gyimes-Közep-Lok Csik-Szent Simon	Bellus Brunóez Dubnicz Felső-Szmyc Illava Malsicz Nagy-Bicse-Predmér Nemsova Pucho-Kocskócz Tepla-Trencsén-Teplitz Trencsén-Isztebnik Vág-Beszterecze Vág-Ujhely
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7	a) Aufgabe von, bezw. Frachtzablung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) **Verfrachtung von mindestens 2000 Tonnen** und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	a) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemeln giltigen Tarifbestimmnngen
		ad a) vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 ad b) vom I. Jänner 1900 bis Ende December 1900	b) vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Anhang pro 1900 zum Tarife, Thell II, Heft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. October 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	254 263 261 255 250 237	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	a) 228 239 238 231 224 209 b) 218 229 228 221 214 199	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	a) 26 24 23 24 26 28 b) 36 34 33 34 36 38	ad a) 2·6 Heller ad b) 3·6 Heller
Art der Durchführung	12	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	ad b) Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1901 bei den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) einzureichen sind	Anf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1901 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt
Besondere Bemerkungen	14	*) Die Fracbtsätze von Brassó transit finden nur für Sendungen, welche von den Stationen der Localbahn Brassó-Háromszék stammen, Anwendnng	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

a) Ung.-Ostra
b) Bisenz-Pisek transit, Ung.-Hradisch transit, Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) und Rohatetz

vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900

Anhang pro 1900 zum Tarife, Thell II, Heft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. October 1899

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
487	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Laut nachstehender Tabelle		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufgabe mit directen, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	—	Laut nachstehender Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Honnan \ Nach	*) Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)	*) Landesgrenze bei Beskid	*) Landesgrenze bei Łnków (Vidrány)	*) Landesgrenze bei Lelnchów (Orló)	Orló transit	*) Zwardoń
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg					
Bognchwała	87	67	44	48	—	—
Czudec	88	69	43	46	—	—
Krakau (k.k.St.B.)	111	91	66	53	—	—
Podgórze-Bonarka	111	91	66	53	57	37
Podgórze-Płaszów	109	90	66	52	56	39

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
488	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gródek	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)	a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, und c) für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	—	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller *) b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller c)	Im Kartirungswege		
					Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)					188	169	150		
					Landesgrenze bei Beszkid					140	126	112		
					Landesgrenze bei Łnpków (Vidrány)					152	137	122		
					Landesgrenze bei Lelnchów (Orló)					235	212	188		
					Zwardoń					268	241	214		
					Orló transit					243	219	194		

*) Gültig auch zur directen Abfertigung der Sendungen auf Grund der im Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1898 incl. Nachtrag I ab den entsprechenden Landesgrenzen enthaltenen Kartirungssätze der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
489	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podgórze-Bonarka	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif		Heller 111 *)		Im Kartirungswege		
					Landesgrenze bei Beskid					91 *)				
					Landesgrenze bei Łupków (Vidrány)					66 *)				
					Orló transit					57				
					Zwardoń					37 *)				
			Glas und Hohlglaswaaren aus Pos. G—11, resp. H—15 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe von a) Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, und c) für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen				Laut nachstehender Tabelle				

Von	Nach														
	Landesgrenze bei Woronienka *)			Landesgrenze bei Beskid *)			Landesgrenze bei Łupków *)			Landesgrenze bei Lelucbów (Orló) *)			Zwardoń *)		
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg														
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
Chmielów	—	—	—	—	—	—	280	178	132	238	154	114	292	186	136
Dąbie	—	—	—	—	—	—	238	154	114	196	130	96	256	164	122
Hliboka	246	158	118	316	202	146	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Krościenko	—	—	—	196	130	96	100	72	52	—	—	—	—	—	—
Lemberg transit	—	—	—	154	106	78	230	148	110	—	—	—	—	—	—
Ottynia	128	88	66	214	140	104	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rawa ruska transit	—	—	—	—	—	—	256	164	122	—	—	—	—	—	—
Sanok	—	—	—	—	—	—	62	—	36	201	134	100	322	206	148
Tarnów	400	258	180	328	210	150	222	144	106	154	106	78	214	140	104
Tarnowica leśna	82	60	41	222	144	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Załuż	—	—	—	230	148	110	62	—	36	—	—	—	—	—	—
Złoczów	—	—	—	222	144	106	292	186	136	—	—	—	—	—	—

*) Giltig auch zur directen Abfertigung der Sendungen auf Grund der im Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1898 incl. Nachtrag I ab den entsprechenden Landesgrenzen enthaltenen Kartirungssätze der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
490			Schwefelsäure aus Pos. 8—3 b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gorlice	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif		Heller 134*)		Im Kartirungswege		
					Landesgrenze bei Beszkid					106*)				
					Landesgrenze bei Łupków (Vidrány)					63*)				
					Landesgrenze bei Leluchów (Orló)					55*)				
					Zwardoń					92*)				
491			Petroleum raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, sowie Mineralheerabfälle	Laut nachstehender Tabelle						Laut nebiger Tabelle				

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Von	Nach: Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező) *)	Landesgrenze bei Beskid *)	Landesgrenze bei Łupków (Vidrány) *)	Orló transit	Zwardoń *)
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg				
Borysław	57	33	46	79	99
Drohobycz	55	31	44	78	96
Głeboka	67	43	33	68	87
Gorlice	96	74	39	37	62
Grybów	99	77	43	31	57
Iwonicz	85	62	27	47	71
Jasło	90	69	33	41	66
Kolomea	37	57	79	110	127
Krosno	87	64	27	47	71
Lemberg-Podzamcze	55	41	57	86	96
Marcinkowice	106	85	52	25	48
Neu-Sandec	104	83	50	23	50
Posada-Cbyrowska	69	44	31	66	85
Przemyśl	71	50	37	70	80
Stróże	98	77	43	31	57
Ustrzyki	72	50	25	61	83
Wola-Łużanska	96	74	41	35	59
Zagórzany	95	72	37	37	62

*) Giltig auch zur directen Abfertigung der Sendungen auf Grund der im Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1 Februar 1898, incl. Nachtrag I, ab den entsprechenden Landesgrenzen enthaltenen Kartirungssätze der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
492	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Hornvieh (Stiere, Ochsen, Kühe und Kälber)	Máramaros-Sziget	Körösmező-országbatár (Woronienka-Landesgrenze) und vice versa	Berechnung a) für das Normalgewicht, b) in vollen Wagenladungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif		Heller a) 116*) b) 164·2*) per Quadratmeter Bodenfläche		Im Kartirungswege		
493	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Cement und Kalk, gebrannter	Braunk-Hodkovička	Prag St.B. Hrabovka transit Smichow	Aufgabe als Frachtgut a) für Sendungen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis zur tarifmässigen Durchführung	Localtarif		Heller a) 18 b) 18 a) 34 b) 32	Heller 16 14 24 20	Heller 2 4 10 12	Im Kartirungswege		
					Nusle-Vršovic transit									
494	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Dziedlitz	Bregenz und Lindau	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg } und Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, giltig vom 1. März 1896	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896	Kreuzer / Heller a) 319 b) 303 / 638 606	Heller a) 588 b) 530	Heller a) 50 b) 76	Im Kartirungswege		
					Buchs				a) 313 b) 298 / 626 596	a) 586 b) 530	a) 40 b) 66			
					St. Margrethen				a) 320 b) 304 / 640 608	a) 602 b) 552	a) 38 b) 56			
				Mähr.-Ostrau	Bregenz und Lindau				a) 302 b) 286 / 604 572	a) 564 b) 522	a) 40 b) 50			
					Buchs				a) 296 b) 281 / 592 562	a) 552 b) 522	a) 40 b) 40			
					St. Margrethen				a) 303 b) 287 / 606 574	a) 568 b) 536	a) 38 b) 38			
				Oswięcim	Bregenz und Lindau			Bestehen keine directen Frachtsätze		a) 600 b) 542				
					Buchs					a) 592 b) 542				
					St. Margrethen					a) 608 b) 564				

*) Giltig zur directen Abfertigung der Sendungen auf Grund der im Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1898, incl. Nachtrag I, ab Woronienka (Körösmező)-Landesgrenze enthaltenen Kartirungsätze der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
495	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung a) und b) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen:	Dobrowitz Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 5, giltig vom 1. März 1898 für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a)	Heller b)	Im Kartirungswege		
				Bautzen						74	—			
				Dresden-Neustadt Leipz. Bhf.						74	—			
				Hainsberg						74	—			
				Klotzsche						76	—			
				Königstein						60	—			
				Löbau i. S.						—	59			
				Meissen-Cölln						80	—			
				Meissen-Triebischthal						81	—			
				Mugeln b. P.						67	—			
				Potschappel						73	—			
				Radeberg						73	—			
				Radebeul						75	—			
				Riesa						92	—			
				Schandau						58	—			
				Wulkuitz						—	79			
				Zittau						67	—			
				Bautzen	Lnschtenitz Oe.N.W.B.					76	—			
				Dresden-Neustadt Leipz. Bhf.						75	—				
				Hainsberg						75	—			
				Klotzsche						77	—			
				Königstein						61	—			
				Löbau i. S.						—	61			
				Meissen-Cölln						81	—			
				Meissen-Triebischthal						82	—			
				Mugeln b. P.						68	—			
				Potschappel						74	—			
				Radeberg						74	—			
				Radebeul						76	—			
				Riesa						93	—			
				Schandau						59	—			
				Wulkuitz						—	80			
				Zittau						69	—			
				Bautzen	Wilkawa Oe.N.W.B.					77	—			
				Dresden-Neustadt Leipz. Bhf.						74	—				
				Hainsberg						74	—			
				Klotzsche						76	—			
				Königstein						60	—			
				Löbau i. S.						—	64			
				Meissen-Cölln						80	—			
				Meissen-Triebischthal						81	—			
				Mugeln b. P.						67	—			
				Potschappel						73	—			
				Radeberg						73	—			
				Radebeul						75	—			
				Riesa						92	—			
				Schandau						58	—			
				Wulknitz						—	79			
				Zittau						72	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
496	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Kokes der Pos. K—25 der Classification des Tarif-Theiles I	der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Inzersdorf. Station der Wiener Localbahnen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	26 Heller*)		Im Kartirungswege	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Wiener Localbahnen bestimmt sein und von dem städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände zur Aufgabe gebracht werden	
497	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspäckete) als Eilgut	Prag (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. der Anhang zu demselben	Verschieden	666 Heller*)		Im Kartirungswege	Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller per Sendung b) „ „ Personenzügen 40 „ „ Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäcks-Stempelgebühr von 10 Hellern berechnet	
				Prag (Oe.N.W.B.)	Brandeis a. d. Elbe			Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 7 der Abtheilung B des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 unter A—II—a)—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Verschieden		Im Kartirungswege			

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2.— (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub der Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verechnungsstelle Wien Erdbergerlände in Anrechnung.

*) Dieser Frachtsatz gelangt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die einzelnen Packete das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter aus Pos. 8–55 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898

Fulnek

Stauding

Stiebnig

Zauchtel

Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen

vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900

Localgütertarife für die Localbahnen, bezw. für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898, bezw. 1. Juli 1899

21	24	15	Heller
17	20	11	Heller
4	4	4	Heller

Im Kartirungswege

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Zeitungen in Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut

im Höchstgewichte (per Sendung) von:	50 kg	30 kg
bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge:	Nr. 5	Nr. 3

via Oderberg

Wien Nordbahnhof

Teschen K.O.B.

1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammt-Höchstgewichte zur Aufgabe zu bringen. 2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekannt zu gebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Diesfalls ist das Nähere mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen. 4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. 5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen. 6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen

vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900

Localtarife

1439	Heller
1692	Heller
847	Heller

Im Kartirungswege

Die mindeste Transportgebühr per Sendung beträgt 60 Heller. Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmässig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine baduseitige Haftung nicht übernommen

1	Fortlaufende Nummer													
2	Die Publication erfolgt													
3	von der und im Namen der													
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel													
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	von												
		nach												
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen													
7	und gilt in der Zeit													
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung												
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	1439	Heller										
10	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1692	Heller										
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	847	Heller										
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege												
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss													
14	Besondere Bemerkungen													

Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt: von der	3 Die Publication erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	5 Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6 Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
500	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Raffinadezucker	Schönpriesen-Umsoblag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	70	56*)	14	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen hahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphabngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
				Dresden-Elbkai					65	51*)	14			
									106	92	14			
501	**Oesterr. Nordwestbahn**	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Kalkabfälle	Schreckenstein	Katteuthal	Unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Nordwesthöhmischer Eisenbahnverband vom 1. Juli 1894	54 Heller	40 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 30. December 1899 sub Pos. 3480 für Düngemittel verlautbarte 15percentige Nachlass findet auf diesen ermässigten Kartirungs-Frachtsatz keine Anwendung	
502	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Eisenerze und Schlacke zum Hochofenbetriebe	Kassa	Beuthen O.S.E.	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen der Ausnahmetarife Nr. 49 und 50 des Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	bis Ende December 1900	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, giltig vom 1. Juni 1899	Markpfennige 94	88	6	Im Kartirungswege		
				Morgenroth					93	88	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
503	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Güter des Ausnahmetarifes Nr. 14 (ausgenommen Malz)	Prag (Bubna) B.E.B. transit, Prag (Smichow) B.E.B. transit, Smichow k. k. Oesterr. Staatsbahnen transit	Gustavsburg transit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10,000 kg für den Wagen und Frachtbrief. 2. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. October 1886 sammt Nachträgen	1·70	1·66	0·04	Im Rückvergütungswege	Bei mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bei in Prag (Bubna), Prag (Smichow) B.E.B. oder Smichow k. k. Oesterr. Staatsbahnen reexpedirten Sendungen ausser diesen Documenten hinsichtlich des Transportes von Prag bezw. Smichow noch die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefen über den Transport bis Prag (Bubna), bezw. Prag (Smichow) oder Smichow, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1901 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn	Die in diesen Rhein- und Main-Umschlagsstationen zur Einhebung gelangenden Platzfrachten und Ueberführungsgebühren sind in den nebenstehenden Frachtsätzen nicht enthalten. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtermässigung	
					Frankfurt a. M. Hauptbahnhof transit und Frankfurt a. M. Hafen				1·63	1·59	0·04			
					Mainz Hafen und Kastel Hafen				1·71	1·67	0·04			
					Ludwigshafen a. R. transit und Mannheim transit				1·72	1·68	0·04			
504	**k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau**		Bukowinaer Localbahnen	Hatna	Paltinoasa	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A. enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI, beziehungsweise der für die Ausnahmetarife bestehenden allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Waldbahn der Firma Jacob Greiner bestimmt sein	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 3. März 1900	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von dem Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt D, unter VII enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle, unter Währung eines Minimalerhebungssatzes von 0·4 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens 1. December 1900 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
505	Oester. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen												

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Die im Ausnahmetarife Nr. 5 I für Düngemittel auf Seite 95 und 96 des Elbe-Umschlagstarifes für Ungarn vom 1. August 1899 enthaltenen Frachtsätze finden auch auf „Knochenschrot, entleimtes", Anwendung.

Auf Seite 54 des Tarifes ist bei Knochenschrot zuzusetzen: „entleimtes"; ferner ist auf Seite 95 des Tarifes hinter Knochenkohle, gebrauchte, einzuschalten: „Knochenschrot, entleimtes".

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
19	Nr. 148 vom 30. December 1899	3519	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Cement Dach- und Mauerziegel Kalk, gebrannter	a) Podgórze-Plaszów b) Podgórze-Bonarka	Nadbrzezie Landungsplatz transit	In der Rubrik 9, 10 und 11 ist über den Zahlen ad a) und b) das Wort **„Heller"** zu setzen	
20	Nr. 3 vom 9. Jänner 1900	256 257 258	Buschtěhrader Eisenbahn	K.k.St.B., St.E.G., K.F.N.B., S.B., E.W.A.	Bier etc. Eisen und Stahl etc. Emballagen	Klosternenburg-Weidling Nussdorf Wien II (K.F.J.B.) Wien Lagerhaus Wien Praterquai Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.) Wien S.B. transit Wien (E.W.A.) transit	Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad (Centralbahnhof)	In der Anmerkung hat es zu lauten, dass die Frachtsätze auch **in umgekehrter Richtung** gelten	
21	Nr. 4 vom 11. Jänner 1900	288	Südbahn-Gesellschaft		Bier Leer retourgehende Bierfässer (unter 8 hl Gehalt) und Bierflaschen in Kisten	Wien (Matzleinsdorf) und Baden Frachtenbahnhof Leobersdorf	Leobersdorf Wien (Matzleinsdorf) und Baden Frachtenbahnhof	Die Rubrik 5 soll richtig lauten: bei „Bier": „Von Wien (Matzleinsdorf) nach Baden Frachtenbahnhof und Leobersdorf"; bei „Leer retourgehende Bierfässer etc.": „Von Baden Frachtenbahnhof und Leobersdorf nach Wien (Matzleinsdorf)"	
22	Nr. 141 vom 12. December 1899	2827	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle	verschiedenen Anfgahs- Stationen	Abgahs-	Die anf Brüx k.k.St.B. und Ladowitz bezughabende Anmerkung *) wird, wie folgt, berichtigt: „Die Frachtsätze von Brüx k.k.St.B., bezw. Ladowitz haben auch für jene Sendungen Geltung, welche von den in Brüx, bezw. Dux mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn verbundenen Schächten aufgegeben werden"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. **Wien, 18. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 2. December 1899 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers **Dr. Heinrich Ritter von Wittek.**

Nach Eröffnung der Sitzung und Begrüssung der Versammlung widmet Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister dem seit der letzten Session verschiedenen Mitgliede Friedrich Freiherrn von Leitenberger einen warmen Nachruf, indem er auf dessen hervorragendes Wirken im Interesse der heimischen Industrie und Volkswirthschaft hinweist und die Ueberzeugung ausdrückt, dass sich der Verschiedene auch im Staatseisenbahnrathe, dem er seit dem Jahre 1897 als Mitglied angehörte, durch sein reiches Wissen und sein gediegenes Urtheil ein dauerndes Andenken gesichert habe. Die Versammlung ehrt das Andenken an den Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Sodann theilt Seine Excellenz mit, dass zur Theilnahme an der gegenwärtigen Session der Ersatzmann des Verschiedenen, Herr Johann B. Schmarda, einberufen wurde, und eröffnet weiters unter dem Ausdrucke des lebhaftesten Bedauerns, dass Herr Carl Graf Belrupt-Tissac, welcher bisher den landwirthschaftlichen Verein für Vorarlberg, und zwar seit jenem Zeitpunkte, in welchem diesem Vereine ein selbstständiges Vorschlagsrecht für ein Mitglied eingeräumt worden war, im Staatseisenbahnrathe vertrat, infolge andauernder Kränklichkeit auf seine Mitgliedschaft verzichtet habe.

An seine Stelle sei sein bisheriger Ersatzmann, Herr Theodor Rhomberg, zum Mitgliede ernannt und über Vorschlag des landwirthschaftlichen Vereines für Vorarlberg Herr Anton Weiss, Spediteur in Bregenz, zu dessen Ersatzmann bestellt worden.

An Stelle der bereits vor der letzten Session durch Resignation ausgeschiedenen Mitglieder Stanislaus Szczepanowski und Adalbert Kölbl Edlen von Geysing seien deren Ersatzmänner, die Herren Robert Biedermann Ritter von Turony und Dr. Friedrich Nitsche, zu Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes ernannt und zum Ersatzmanne des ersteren Herr Ludwig Neurath, Secretär des Vereines der österreichischen Petroleumraffinerien in Wien, zum Ersatzmanne des zweitgenannten über Vorschlag der deutschen Section des Landesculturrathes für Böhmen, Herr Dr. Alois Bauer, Wirthschaftsbesitzer in Podseditz, bestellt worden.

Endlich sei an Stelle des schon vor der letzten Session verschiedenen Mitgliedes Gregor Doblhamer über Vorschlag des Landesculturrathes für Oberösterreich Herr Regierungsrath Franz Zoepf, Landesculturinspector für Oberösterreich in Linz, zum Ersatzmanne des Mitgliedes Herrn Alexander Adler bestellt worden.

Der Vorsitzende theilt ferner mit, dass für die heutige Sitzung ihr Fernbleiben entschuldigt haben die Herren Mitglieder: Johann Benussi, Bernhard Dem[illegible] Dr. Wilhelm Franz Exner, Dr. Josef Fořt, Dr. Peter Anton Gambini, Julius Ritter von Gomperz, August Ritter von Gorayski, Eduard Kaftan, Anton Carl Lemach, Dr. Friedrich Nitsche, Dr. Mauriz Ritter von Roessler, Thomas Schadeloock, Gustav Ritter von Schoeller, Ladislaus Ritter von Struszkiewicz, Eugen Freiherr von Styrcea und Kasimir Zaleski.

An Stelle der genannten Mitglieder seien, soweit dies möglich war, deren Ersatzmänner zur Theilnahme an der gegenwärtigen Session einberufen worden.

Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister beantwortet hierauf eine Interpellation des Mitgliedes Victor Riedl von Riedenstein, betreffend die Errichtung von Warteschutzhütten auf den Haltestellen der Strecke Prag—Kolin der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dahin, dass die genannte Gesellschaft aufgefordert werden wird, die Herstellung der gewünschten Warteschutzhütten, soweit die Verhältnisse eine derartige Ausführung als nothwendig erweisen, zu veranlassen.

Die Beantwortung einer weiteren Anfrage desselben Mitgliedes, betreffend die Studien wegen Einlösung der Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, erklärt der Vorsitzende angesichts der bekannten unliebsamen Rückwirkungen, welche derartige Erörterungen in der Oeffentlichkeit auszuüben pflegen, ablehnen zu müssen.

Endlich beantwortet Seine Excellenz eine an ihn gerichtete Interpellation des Mitgliedes Dr. Victor Wilhelm Russ, betreffend die zur Durchführung einer Verbesserung der Tarife und Verkehrsverhältnisse der Localbahn Brüx-Lobositz getroffenen Massnahmen, in eingehender Weise, indem er unter Anderem insbesondere Folgendes hervorhebt:

„Für Obsttransporte zum Exporte via Lobositz, für Kohle von Obernitz transit, für Saturationsschlamm und für verschiedene Güter, worunter auch Getreide im Verkehre mit Tschischkowitz transit, sind im Einvernehmen mit dem Landesausschusse den Bedürfnissen entsprechende Frachtermässigungen zur Einführung gebracht worden. Die für Rübe und Rübenschnitte geltenden Tarifsätze sind niederer als jene benachbarter Localbahnen, weshalb auch der Landesausschuss vorerst sich gegen eine Herabsetzung des Tarifes für diese Artikel ausgesprochen hat.

Die angebliche Begünstigung der Zuckerfabriken in Leneschitz und Laun gegenüber jener in Brüx ist darauf zurückzuführen, dass bei der nur 6 km betragenden Distanz Obernitz—Brüx auf der Hauptlinie den allgemeinen Tarifbestimmungen gemäss eine Kürzung der Manipulationsgebühren nicht platzgreift. Uebrigens wird die Frage einer Tarifermässigung für Rübe und Rübenschnitte der Brüxer Zuckerfabrik auf Grund der Ergebnisse der diesjährigen Campagne einer neuerlichen Erwägung unterzogen werden. Der auffallend glänzende Erfolg des Localbahn-Unternehmens in den ersten Betriebsmonaten gegenüber den späteren passiven Monaten ist vorwiegend darauf zurückzuführen, dass die provisorische Eröffnung der Bahn am 17. October erfolgte, wonach die erste Betriebsperiode ganz in die Zeit der Rübencampagne fiel, welche für die Betriebsresultate der Localbahn ausschlaggebend ist.

Die Bildung der Personenfahrpreise bietet mit Rücksicht auf die geographische Lage der Localbahn besondere Schwierigkeiten, wobei insbesondere hinsichtlich der Concurrenz gegenüber der Aussig-Teplitzer Bahn der Umstand zu berücksichtigen ist, dass bei dieser der reine Kreuzerzonentarif besteht. Um den bestehenden Schwierigkeiten zu begegnen, wurden eine Reihe von Tarifmassnahmen getroffen, welche mit 1. October d. J. zur Durchführung gelangten. Was den Fahrplan anbelangt, so musste das über Wunsch der interessirten Kreise mit 1. August d. J. eingeführte Personenzugspaar infolge der minimalen Frequenz wieder aufgelassen werden, und wird die fernere Gestaltung des Fahrplanes davon abhängen, ob infolge der erwähnten Fahrpreisermässigungen eine Besserung der Personenfrequenz eintreten wird."

Vor dem Eingehen in die Tagesordnung ertheilt der Vorsitzende dem Mitgliede Wilhelm Bries das Wort zu einer Bemerkung bezüglich der formalen Geschäftsbehandlung. Der Genannte empfiehlt den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes, sich angesichts des vorliegenden massenhaften Berathungsstoffes eine Beschränkung dahin aufzuerlegen, dass hinsichtlich jener Gegenstände, welche ohnedies von den Ausschüssen zur Annahme empfohlen werden, von Seiten der Antragsteller im Interesse einer Beschleunigung der Verhandlungen auf eine weitere mündliche Begründung im Plenum verzichtet oder dass, wenn eine solche Begründung als durchaus nothwendig erachtet wird, dieselbe möglichst kurz gefasst werden möge.

Hierauf wird in die Berathung der Tagesordnung eingetreten, und erstattet zunächst Mitglied Wilhelm Boschan namens des Ausschusses für **allgemeine Angelegenheiten** den Bericht über den I. Theil der Mittheilungen (Punkt 1 der Tagesordnung).

Punkt 1 der Mittheilungen, betreffend Eröffnung neuer Linien, wird zur Kenntniss genommen.

Anknüpfend an Punkt 2 und 3 der Mittheilungen, betreffend die Gewährung von Fahrbegünstigungen an die activen Beamten der Handels- und Gewerbekammern, sowie an die Volks- und Bürgerschullehrer und Lehrerinnen, entwickelt sich eine längere Debatte, in deren Verlauf sich die Mitglieder Max Mauthner und Wilhelm Briess durch die den Handelskammerbeamten eingeräumten Fahrbegünstigungen nicht befriedigt erklären und ersterer neuerlich den Antrag stellt:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, den activen Beamten der Handels- und Gewerbekammern auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen die gleichen Begünstigungen zu gewähren, wie sie die k. k. Staatsbeamten geniessen und bei den Privatbahnen dahin zu wirken, dass sie diesem Beispiele folgen."

Mitglied Max Freiherr von Mersi schliesst sich den Ausführungen seiner Vorredner an und stellt den Zusatzantrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, bei weiterer Verfolgung dieser Angelegenheit auch die Beamten der landwirthschaftlichen Corporationen einzubeziehen."

Beide Anträge werden jedoch, entsprechend den Gegenausführungen des Regierungsvertreters Ministerialrathes Dr. Alfred Freiherrn von Buschman, von der Versammlung abgelehnt.

Einem Ersuchen des Mitgliedes Dr. Victor Wilhelm Russ, es möge dem Staatseisenbahnrathe gelegentlich einmal eine tabellarische Uebersicht aller jener öffentlich wirkenden Functionäre mitgetheilt werden, welche eine Fahrpreisbegünstigung geniessen, bezw. eine solche anstreben, erklärt Seine Excellenz der Herr Vorsitzende entsprechen zu wollen.

Punkt 2 und 3 der Mittheilungen werden sohin nach dem Antrage des Referenten zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 4, betreffend Ausbau der zweiten directen Eisenbahnverbindung mit Triest, bespricht der Referent den neuen, im Gegenstande eingebrachten Antrag des Mitgliedes Josef Edlen von Burgstaller-Bidischini (Punkt III der Tagesordnung):

„Die k. k. Regierung wird dringend aufgefordert, da nunmehr die Projecte, betreffend die Herstellung der zweiten

directen Eisenbahnverbindung mit Triest vervollständigt sind, das Erforderliche in allernächster Zeit und mit möglichster Beschleunigung vorzukehren, um diese im gesammtstaatlichen Interesse hochwichtige Angelegenheit zu einem gedeihlichen Abschlusse zu bringen."

Dieser Antrag findet nach warmer Befürwortung durch den Referenten, den Antragsteller und den Ersatzmann Alfred Escher die Zustimmung des Staatseisenbahnrathes.

Zu Punkt 5, betreffend die Errichtung einer Haltestelle der Südbahn für die Ortschaft Santa Croce im Gebiete von Triest, beantragt der Referent und beschliesst die Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nochmals dahin einzuwirken, dass sie die Errichtung der Haltestelle für Santa Croce ehethunlichst in Angriff nehme."

Punkt 6, betreffend Herstellung einer Auffahrtsrampe in der Station Eberstein der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 7, betreffend Errichtung einer Personenhaltestelle in der Strecke Ponte alto — Roncogno der Valsuganabahn, und

zu Punkt 8, betreffend Errichtung einer Brückenwaage in der Station Borgo der Valsuganabahn,

spricht Mitglied Max Freiherr von Mersi dem Eisenbahnministerium für das in diesen Angelegenheiten bewiesene Entgegenkommen den Dank aus und bittet Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister, bei Lösung der anderen noch anhängigen schwierigen Fragen hinsichtlich der Ausgestaltung der Valsuganabahn das gleiche Wohlwollen an den Tag legen zu wollen.

Zu Punkt 9, betreffend Errichtung von Getreidemagazinen in den Einbruchstationen Brody und Podwołoczyska der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, beschliesst die Versammlung den eingehenden Ausführungen des Referenten gemäss:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in den Einbruchstationen Brody und Podwołoczyska der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen die Errichtung entsprechender Lagerräume für Getreide im Interesse der grossen Kaufmannswelt energisch zu fördern."

Die Mittheilungen zu Punkt 10, betreffend Umbau des Brünner Personenbahnhofes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,

Punkt 11, betreffend Berechnung der Leertouren von Partei-Cisternenwagen,

Punkt 12, betreffend Avisirung der Ankunft leerer Partei-Cisternenwagen,

Punkt 13, betreffend Umbau des Stationsgebäudes und der Magazine in Czernowitz, und zu

Punkt 14, betreffend Ausgestaltung der Station Wiżnitz der Neuen Bukowinaer Localbahnen, werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 15, betreffend Errichtung einer Station Weipert-Neugeschrei und einer Haltestelle Schmiedeberg im Zuge der Linie Komotau—Krima-Neudorf—Weipert der Buschtěhrader Eisenbahn, beantragt der Referent und beschliesst die Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die Verwaltung der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn mit der unverweilten Errichtung der Haltestellen ‚Neugeschrei' und ‚Schmiedeberg' zu beauftragen."

Die Mittheilungen zu Punkt 16, betreffend Rückerstattung der von anderen Bahnen für Partei-Cisternenwagen eingehobenen Laufgebühren an die Partei, sowie zu

Punkt 17, betreffend Bau der Eisenbahnverbindung Troppau—Wigstadtl und Vervollständigung des schlesischen Eisenbahnnetzes überhaupt, werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 18, betreffend Erstellung einer Statistik des Waarenverkehres der österr. Eisenbahnen nach Wirthschaftsgebieten, wird nach den eingehenden Ausführungen des Referenten folgender, von ihm empfohlener Antrag des Mitgliedes Dr. Thaddäus Pilat ohne Debatte angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, unbeschadet der schon im Zuge befindlichen oder demnächst zu beginnenden Verhandlungen, behufs Erstellung einer Waarenverkehrsstatistik für das In- und Ausland, eine solche auf einfachem Wege für grosse Massenartikel, wie zum Beispiel Getreide, Erze, Kohle, Metalle, einzuleiten und damit längstens am 1. Juli 1900 zu beginnen."

Die Mittheilungen zu Punkt 19, betreffend Legung des zweiten Geleises in der Strecke Lambach—Salzburg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen,

Punkt 20, betreffend:

a) Uebernahme der Linie Cilli—Wöllan in den Staatsbetrieb,
b) Festsetzung der Station Cilli als Endstation und Herstellung der entsprechenden Anlagen daselbst,
c) Ausgestaltung der ganzen Linie Zeltweg—Cilli als Hauptbahn,
d) Herstellung einer directen Schienenverbindung von der Haltestelle Otischnigberg zur Linie Unterdrauburg—Wöllan, ferner zu Punkt 21, betreffend Erweiterung des Aufnahmsgebäudes der Station Chrudim der Oesterr. Nordwestbahn, sowie endlich zu

Punkt 22, betreffend Errichtung einer Frachtenstation in der Haltestelle Wetzdorf der Oesterr. Nordwestbahn,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister beantwortet sodann eine während der Sitzung eingelangte schriftliche Interpellation der Mitglieder Dr. Wilhelm Victor Russ und Dr. Josef Fořt, betreffend eine Verfügung der k. k. Staatsbahn-Direction Prag, dass zur Beschleunigung des Wagenumlaufes beim Zuckerrübentransporte die Wagen nach ihrer Entladung in den Zuckerfabriken sofort leer zurücklaufen und nicht, wie bisher, mit Rübenschnitten und Schlamm als Rückfracht beladen werden sollen, dahin, dass die Aufhebung dieser auf eine missverständliche Auffassung eines Ministerialerlasses zurückzuführende Verfügung bereits telegraphisch angeordnet und die Staatsbahn-Direction Prag angewiesen wurde, sich in gleicher Weise wie die Staatsbahn-Direction Pilsen mit den in Betracht kommenden Zuckerfabriken behufs Vereinbarung möglichst kurzer Ladefristen ins Einvernehmen zu setzen.

Mitglied Wilhelm Boschan fährt sodann in seinem Referate fort, indem er sich zunächst der Besprechung einer Gruppe von Anträgen einzelner Mitglieder zuwendet, welche die Ergreifung von Massnahmen zur Beseitigung des Wagenmangels bezwecken. Es sind dies der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt IIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle sowohl bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen als auch bei allen österreichischen Privatbahnen dahin wirken, dass der Wagenpark den jetzigen Verhältnissen entsprechend vermehrt werde, damit endlich dem allgemein fühlbaren Waggonmangel abgeholfen werde",

der Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt XIIIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, die nöthigen Massnahmen zur Beseitigung des so oft wiederkehrenden und im heurigen Herbste besonders fühlbar gewordenen Waggonmangels sowohl bei den k. k. Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen, namentlich aber auch bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, zu treffen",

und der Antrag des Mitgliedes Dr. Heinrich Reicher (Punkt XIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf eine solche ausgiebige Vermehrung des eigenen Wagenparkes hinzuwirken, dass die rasche Abwickluug des Obsttransportes zur Zeit der Obsternte ermöglicht wird. Insolange aber der eigene Wagenpark nicht hinreicht, um den gesteigerten Wagenbedarf zur Zeit der Obsternte aus Eigenem zu bestreiten, wird das k. k. Eisenbahnministerium ersucht, rechtzeitig Vorsorge zu treffen, das zu dem genau voraussehbarem Zeitpunkte dem gesteigerten Bedarfe an Waggons durch Beistellung von Leihwaggons abgeholfen werde, damit nicht, wie bei der diesjährigen Obsternte, ganze Wagenladungen Obst dem Verderben preisgegeben werden.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird weiters ersucht, auf eine schleunige Abfertigung der Obsttransporte in den Uebergangsstationen hinzuwirken und in Erwägung zu ziehen, ob sich in künftigen, ähnlich obstreichen Jahren nicht die Einleitung von eigenen directen Obstgütereilzügen nach Württemberg empfehlen würde."

Nach eingehender Erörterung des Gegenstandes durch den Referenten weist seitens des Eisenbahnministeriums Sectionschef Ritter von Pichler insbesondere darauf hin, dass der im heurigen Herbste bei den österreichischen Eisenbahnen eingetretene Wagenmangel vor Allem auf die infolge der Hochwasserkatastrophe eingetretenen Verkehrsstörungen zurückzuführen sei, so dass die in den letzten Monaten vorgekommenen Anstände nicht als Massstab für die Beurtheilung der Zulänglichkeit des Wagenparkes angenommen werden dürfen, dass aber im Uebrigen das Eisenbahnministerium sich die Vermehrung des Fahrparkes sowohl der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als der österreichischen Privatbahnen jederzeit angelegen sein lasse.

Nachdem Mitglied Wilhelm Briess noch für eine Milderung der in der Kürzung der Ladefristen für die Parteien gelegenen Härten eingetreten ist, wird unter Einbeziehung eines von ihm diesbezüglich beantragten Zusatzes folgender vom Referenten empfohlener Antrag angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, die nöthigen Massnahmen zur Beseitigung des so oft wiederkehrenden und im heurigen Herbste besonders fühlbar gewordenen Wagenmangels sowohl bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen, namentlich aber auch bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu treffen und insbesondere auch dahin zu wirken, dass zu der genau vorherzusehenden Zeit der Obsternte genügend Waggons vorbereitet seien, welche in directen Obstgütereilzügen zur Verwendung zu kommen hätten; endlich wird das Eisenbahnministerium auch noch ersucht, die durch Kürzung der Ein- und Ausladefristen den Verfrachtern entstehenden Schäden zu mildern."

Der weitere Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt IIb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin zu wirken:

1. dass der Bahnhof in Olmütz den jetzigen Verkehrsverhältnissen entsprechend ausgebaut werde und
2. dass die Personenzüge der Oesterr. Localeisenbahn direct in den Bahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einfahren können und sollen",

sowie die Anträge des Mitgliedes Franz Endres (Punkt IVa und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, wegen Erweiterung, beziehungsweise Umgestaltung des Frachtenbahnhofes in Knittelfeld das Erforderliche ehebaldigst zu veranlassen" und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes der Station Admont zu verfügen",

ferner die Anträge des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt Va und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, bis zur vollständigen Ausgestaltung der Bukowinaer Eisenbahncentralstelle die k. k. Eisenbahnbetriebsleitung Czernowitz zum directen schriftlichen Verkehre mit dem k. k. Eisenbahnministerium in commerciellen Angelegenheiten zu ermächtigen",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die endliche Herstellung der Umschlagplätze in Wiżnitz und Zaleszczyki ehestens zu veranlassen",

werden nach dem Vorschlage des Referenten angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt VI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die an der Marienbad-Karlsbader Localbahn wohl bereits hergestellte und mit dem nöthigen Personale versehene, aber noch nicht eröffnete Station Schönwehr wenigstens für den Personenverkehr eröffnen zu lassen",

gelangt nach einer kurzen ex präsidio gegebenen Aufklärung und nach Unterstützung durch den Antragsteller conform den Ausführungen des Referenten zur Annahme. Hiedurch findet auch ein identischer geschäftsordnungsmässig unterstützter Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Dr. Victor Wilhelm Russ seine Erledigung.

Der Antrag des Mitgliedes Ladislaus Gubrynowicz (Punkt VII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die Erweiterung der Station Hrebenów der Linie Lemberg—Lawoczne, und zwar die Errichtung einer bequemen und geräumigen Wartehalle für Curgäste und Touristen veranlassen zu wollen",

der Antrag des Mitgliedes Karl Hillinger Ritter von Traunwald (Punkt VIII der Tagesordnung):

„Die k. k. Staatseisenbahnverwaltung wird ersucht, die anlässlich der diesjährigen Kaisermanöver am Staatsbahnhofe in Klagenfurt vorgenommenen Adaptirungen und Erweiterungsbauten zu belassen und daselbst ehemöglichst eine Frachtenabgabe, wenn schon nicht für alle Wagenladungsgüter, so doch wenigstens für Mineralkohle, Lohe und Baumaterialien zu activiren",

sowie der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt IX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Prag—Weseli-Mezimosti der Kaiser Franz Josef-Bahn und auf der Strecke Prag—Obernitz der Prag-Duxer Bahn mit allen Mitteln zu beschleunigen",

werden in Uebereinstimmung mit den Ausführungen des Referenten angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Adalbert Kocourek (Punkt X der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Eisenbahnverstaatlichungs-Action wieder in Angriff zu nehmen und zu beschleunigen",

wird nach lebhafter Debatte, an welcher sich ausser dem Antragsteller insbesondere die Mitglieder Dr. Victor Wilhelm Russ, Moriz Dattner und Wilhelm Briess betheiligen, vom Antragsteller zurückgezogen, indem derselbe erklärt, dass er keinen selbstständigen Antrag in dieser Richtung stellen, sondern nur im Allgemeinen die Wiederaufnahme der Verstaatlichungsaction als ein nothwendiges Mittel bezeichnen wollte, um den Export in tarifarischer Beziehung entsprechend fördern zu können, und dass er daher obige Frage nur im Zusammenhange mit seinen übrigen, in letzterer Richtung gestellten Anträgen (Punkt LIV der Tagesordnung) miterörtert wissen wollte.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Alfred Ritter von Lindheim (Punkt XI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, zu veranlassen, dass für die Station „Türnitz" im Zuge der Staatsbahnlinie Scheibmühl—Kernhof der seit Jahrhunderten bestehende Name: „Freiland" wieder hergestellt oder mindestens die Stationsbezeichnung „Freiland-Türnitz" gewählt werde",

entfällt die Abstimmung, da laut Mittheilung des Eisenbahnministeriums dem Antrage mit 1. Mai 1900 entsprochen werden wird.

Der Antrag des Mitgliedes Max Freiherrn von Mersi (Punkt XII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die Erweiterung des Zollgebäudes und der Verladerampe in der Südbahustation Trient endlich einmal zur Ausführung gelange",

wird nach Befürwortung durch den Antragsteller dem Vorschlage des Referenten gemäss angenommen.

Ebenso gelangen die Anträge des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt XIII b, c und d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, Einfluss auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin zu nehmen, dass die Frachtenbahnhöfe derselben in Wien entsprechend vergrössert und namentlich auch ausreichender Ersatz für den in Wegfall gekommenen früheren Frachtenbahnhof Hauptzollamt in Wien geschaffen werde, endlich dass auch die Frachtenmagazine auf dem Südbahnhofe in Graz den heutigen Bedürfnissen entsprechend erweitert werden",

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, Einfluss auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin zu nehmen, dass der Südbahnhof in Graz mit einer gedeckten Halle ausgestattet werde",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird wiederholt gebeten, die Erweiterung und Ausgestaltung des Bahnhofgebäudes der Station Graz Staatsbahnhof für den Personenverkehr, wenigstens den dringenden Bedürfnissen angemessen, baldigst veranlassen zu wollen",

ferner der Antrag des Ersatzmannes Carl Skibiński (Punkt XV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Umbau des Bahnhofes Lemberg möglichst zu beschleunigen und bekannt zu geben, wie das Project des Aufnahmsgebäudes und der Bahnhofshalle am Stationsplatze Lemberg sich gestalten wird",

der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Erweiterung des Salzburger Staatsbahnhofes, den heutigen gesteigerten Verkehrsbedürfnissen entsprechend, sowohl rücksichtlich des Personen-, wie insbesondere hinsichtlich des Güterverkehres ehethunlichst in Angriff nehmen zu lassen",

sowie endlich der Antrag des Mitgliedes Ladislaus Ritter von Struszkiewicz (Punkt XVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, eine entsprechende Erweiterung des Personenbahnhofes in der Station Bochnia der k. k. Oesterr. Staatsbahnen demnächst veranlassen zu wollen",

— und zwar jener des Mitgliedes Carl Steiner nach warmer Befürwortung durch den Antragsteller — den Ausführungen des Referenten gemäss zur Annahme.

Bei Besprechung des Antrages des Mitgliedes Philipp Wertheimer (Punkt XVIII der Tagesordnung):

„In Anbetracht, dass auf einzelnen Haupt- und vielen Nebenlinien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die Beleuchtung der Waggons eine sehr mangelhafte ist, wird das k. k. Eisenbahnministerium um Behebung dieses Uebelstandes ersucht",

bringt der Vorsitzende eine erst kürzlich ergangene Circularverfügung der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zur Kenntniss, aus welcher zu ersehen ist, dass von Seiten der genannten Aufsichtsbehörde der Frage der Verbesserung der Beleuchtung der Personenwagen stete Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Nach Unterstützung durch das Mitglied Anton von Schumacher und nachdem Regierungsvertreter Sectionschef Ritter von Pichler darauf hingewiesen hat, dass ungefähr die Hälfte aller Personenwagen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit der derzeit besten, nämlich der Oelgasbeleuchtung ausgestattet sind, die nur in der Richtung noch einer Verbesserung bedarf, dass die Lampen tiefer zu stellen wären, was auch bereits geschieht, und dass auch die älteren Personenwagen allmälig für die Oelgasbeleuchtung adaptirt werden, wofür jedes Jahr im Budget ein Betrag eingestellt ist, wird der Antrag in der folgenden, vom Referenten empfohlenen Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, für eine bessere Beleuchtung der Personenwagen Sorge tragen zu wollen."

Der Antrag des Mitgliedes Alfons Ritter von Widmann-Staffelfeld (Punkt XIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in geeigneter Weise auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin Einfluss zu nehmen, dass die im heurigen Herbste auf allen Stationen dieser Bahn in Südtirol rücksichtlich der Verladung und Verfrachtung und der Expedition von landwirthschaftlichen Producten eingetretenen und grossen Schaden verursachenden Stauungen und Uebelstände durch Vermehrung das Fahrparkes und Ausbau des lange schon nothwendigen zweiten Geleises künftighin thunlichst vermieden werden, und dass auch die Fahrzeiten der Post- und Localzüge besser eingehalten werden."

wird unter Einbeziehung eines von dem Mitgliede Anton von Schumacher im Ausschusse angeregten Zusatzes:

„dass mit der Vergrösserung des Güterbahnhofes in Kufstein nicht länger mehr gezögert werde",

nach lebhafter Befürwortung durch den Antragsteller und durch das Mitglied Franz Endres, welch letzterer den Wunsch ausdrückte, die Regierung möge mit allen Mitteln dahin wirken, dass die Südbahn leistungsfähig gemacht werde, den Ausführungen des Referenten gemäss angenommen.

Endlich findet noch ein geschäftsordnungsmässig unterstützter Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Josef Edlen von Burgstaller-Bidischini:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Eröffnung der Haltestelle S. Anna im Zuge der Staatsbahnlinie Herpelje—Triest ehebaldigst zu veranlassen",

nach Befürwortung durch den Antragsteller die Zustimmung der Versammlung.

Hierauf erhält Mitglied Alfred Ritter von Lindheim als Referent des Ausschusses für Fahrordnungsangelegenheiten das Wort und wendet sich zunächst der Besprechung des II. Theiles der „Mittheilungen" (Punkt XX der Tagesordnung) zu.

Punkt 23 der Mittheilungen, betreffend die Beibehaltung des bayerischen Schnellzuges Nr. 61 Nürnberg—Eger mit allen drei Wagenclassen auch während des Winterdienstes, wird zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 24, betreffend Erstellung einer Schnellzugsverbindung zwischen Galizien und Böhmen über Olmütz, stellt der Referent den Antrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seine Bestrebungen wegen Führung eines entsprechenden Schnellzugspaares in der Strecke Olmütz—Böhmisch-Trübau, bezw. Prag behufs Erstellung der gewünschten Schnellzugsverbindung zwischen Galizien und Böhmen gegenüber der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit allem Nachdrucke fortzusetzen."

Dieser Antrag wird nach lebhafter Unterstützung durch die Mitglieder Gottlieb Bondy, Wilhelm Briess, Victor Riedl von Riedenstein, Ladislaus Gubrynowicz und Moriz Dattner angenommen.

Punkt 25, betreffend Führung der Züge Nr. 1721 und 1720 von Laibach bis Assling und vice versa, wird zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 26, betreffend Einführung directer Schnellzüge zwischen Triest und Venedig via Monfalcone—Cervignano, spricht Mitglied Josef Edler von Burgstaller-Bidischini auch namens der Bevölkerung von Triest für die Erfüllung dieses Wunsches Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister den wärmsten Dank aus. Im Zusammenhange mit Pukt 26 gelangt

Punkt 57 der Mittheilungen, betreffend Vermehrung der Schnellzugsverbindungen zwischen Wien und Triest, zur Verhandlung, zu welchem der Referent mittheilt, dass zufolge Eröffnung des Regierungsvertreters im Ausschusse die Führung eines dritten Schnellzugspaares der Südbahn zwischen Wien und Triest in folgender Fahrordnung sichergestellt erscheine:

Wien ab: 7 U. Abends,
Triest an: 7 U. 12 M. Früh, und
Triest ab: 6 U. 5 M. Abends
Wien an: 6 U. 45 M. Früh.

Nach lebhafter Debatte, an welcher sich ausser dem Vorsitzenden und dem Referenten der Ersatzmann Alfred Escher, die Mitglieder Anton von Schumacher, Adalbert Kocourek, Dr. Victor Wilhelm Russ, Victor Riedl von Riedenstein und Josef Edler von Burgstaller-Bidischini, sowie seitens des Eisenbahnministeriums Sectionsrath Pascher betheiligen, und in deren Verlauf von verschiedenen Seiten der Wunsch nach Erstellung besserer Verbindungen auf den verschiedenen Südbahnlinien in den Relationen mit Deutschland, Italien und Bosnien ausgesprochen wird, einigt sich die Versammlung in folgender Resolution:

„Indem der Staatseisenbahnrath die Erstellung eines neuen Schnellzugspaares zwischen Wien und Triest zur Kenntniss nimmt und hofft, dass die Südbahn auch für beschleunigtere und bessere Verbindungen Triests in den Relationen mit Deutschland sorgen werde, drückt der Staatseisenbahnrath dem k. k. Eisenbahnminister die lebhafteste Befriedigung über den Erfolg seiner Verhandlungen mit der Südbahn aus".

Gleichzeitig gelangt ein mitbesprochener Dringlichkeitsantrag der Mitglieder Heinrich Pollitzer und Josef Edlen von Burgstaller-Bidischini zur Annahme, welcher lautet:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dafür Sorge zu tragen, dass das von der Südbahn in Aussicht genommene neue Schnellzugspaar Wien—Triest auch Schnellzugs-Anschlüsse via Monfalcone—Cervignano nach Venedig und via Laibach—Tarvis nach München erhalte".

Die Mittheilungen zu Punkt 27, betreffend Erstellung eines Anschlusses an den um 3 U. 35 M. Nachmittags von Wien abgehenden Schnellzug der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Mähr.-Ostrau nach Friedland,

Punkt 28, betreffend Führung des Zuges Nr. 928/1128 in der Strecke Selzthal—Klein-Reifling—St. Valentin—Linz an Sonn- und Feiertagen in den Monaten October und April,

Punkt 29, betreffend Beibehaltung der Züge Nr. 613 und 626, bezw. Nr. 813 und 826 in der Strecke Neumarkt-Kallham—Passau, bezw. Simbach während des Winterdienstes, und zu

Punkt 30, betreffend Erstellung des Anschlusses vom Zuge Nr. 813 der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen an den bayerischen Zug Nr. 948 in Simbach, werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 31 der Mittheilungen, betreffend Erstellung eines Anschlusszuges der Aussig-Teplitzer Eisenbahn an den um 12 U. 37 M. Nachts in Aussig ankommenden Schnellzug Nr. 1 der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, spricht Mitglied Alfred Deutsch den auch vom Mitgliede Dr. Victor Wilhelm Russ unterstützten Wunsch aus, das k. k. Eisenbahnministerium möge bei den betheiligten Privatbahnen wegen Erstellung des gewünschten Anschlusses nochmals interveniren. Seitens des Eisenbahnministeriums sagt Sectionsrath Pascher die gewünschte Intervention bei der unmittelbar bevorstehenden internationalen Fahrplanconferenz zu.

Die Mittheilungen zu Punkt 32, betreffend Anhalten der Schnellzüge Nr. 907 und 908 der Strecke St. Michael—Glandorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Scheifling statt in St. Lambrecht,

Punkt 33, betreffend Führung des Personenzuges Nr. 924 derselben Strecke statt von Judenburg von Friesach oder Neumarkt,

Punkt 34, betreffend Erstellung eines beschleunigten Nachmittags-Personenzuges der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Olmütz nach Brünn,

Punkt 35, betreffend Führung eines directen Wagens I. und II. Classe bei den Nachtzügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zwischen Stróże und Lemberg via Jasło und Rzeszów wenigstens vom 1. Mai bis 30. September,

Punkt 36, betreffend Erstellung neuer Anschlüsse für die in die Hauptlinie Lemberg—Czernowitz—Itzkany einmündenden Localbahnen,

Punkt 37, betreffend Aufnahme der Anschlüsse der fremden Bahnen in das officielle Coursbuch nach den jeweils geltenden Fahrplänen und Schaffung einer eigenen Rubrik in dem Coursbuche für die Strecke Czernowitz—Lużan—Załeszczyki,

Punkt 38, betreffend Weiterführung des um 10 U. 12 M. Vormittags von Prag in Königgrätz einlangenden Personenzuges der Oesterr. Nordwestbahn bis Grulich und Mittelwalde,

Punkt 39, betreffend Verbesserung der Anschlüsse von den galizischen Nebenlinien zu den in der Richtung gegen Lemberg verkehrenden Personenzügen der Hauptlinie Krakau—Lemberg,

Punkt 40, betreffend Massnahmen zur Entwicklung des Verkehres auf der Eisenbahn Lemberg — Bełzec (Tomaszów),

Punkt 41, betreffend Führung des Zuges Nr. 320 der Strecke Prag—Furth i. W. der k. k. Oesterr. Staatsbahnen statt ab Pilsen von Furth i. W. und Früherlegung desselben,

Punkt 42, betreffend Führung des Zuges Nr. 326 derselben Strecke gleichfalls statt ab Pilsen von Furth i. W.,

Punkt 43, betreffend Erstellung eines neuen Personenzuges in der Strecke Pilsen—Furth i. W., Pilsen ab 6 U. Früh, zum Anschluss an den Zug Nr. 2114 Taus—Horaždowitz,

Punkt 44, betreffend Führung des Zuges Nr. 331 der Strecke Prag—Pilsen statt ab Rokitzan von Zbirow,

Punkt 45, betreffend Anhalten der Züge Nr. 311 und 321 der Linie Prag—Pilsen während des Sommerdienstes in der Haltestelle Zaběla,

Punkt 46, betreffend Erstellung besserer Anschlüsse zwischen den Zügen der Linie Chrast—Radnitz der

k. k. Oesterr. Staatsbahnen und jenen der Hauptlinie Prag—Pilsen,

Punkt 47, betreffend Früherlegung des Zuges Nr. 1215 der Strecke Pilsen—Eisenstein,

Punkt 48, betreffend Früherlegung des Zuges Nr. 1215 in der Strecke Pilsen—Klattau und Fortsetzung desselben als gemischten Zug bis Eisenstein durch Theilung des Güterzuges Nr. 1271 in der Strecke Klattau—Eisenstein, sowie Erstellung eines entsprechenden Gegenzuges von Eisenstein nach Klattau, bezw. Pilsen durch Theilung des Nachmittags von Eisenstein abgehenden Güterzuges und Führung des ersten Theiles als gemischten Zug bis Klattau,

Punkt 49, betreffend Erstellung eines neuen Zugspaares in der Strecke Pilsen—Dux und Kürzung des Aufenthaltes der Personenzüge dieser Strecke auf dem Frachtenbahnhofe in Saaz, und zu

Punkt 50, betreffend Anhalten des Zuges Nr. 12 der Linie Pilsen—Eger in der Haltestelle Oschelin, werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 51 der Mittheilungen, betreffend Führung der in der Strecke Zditz—Protivin verkehrenden Züge Nr. 615 und 614 der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bis, bezw. von Budweis, stellt Mitglied Adalbert Kocourek neuerlich die Bitte nach Erfüllung dieses berechtigten Wunsches. Nach den vom Regierungsvertreter Sectionsrath Pascher gegebenen Aufklärungen wird auch dieser Punkt der Mittheilungen zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen zu Punkt 52, betreffend Erstellung eines Frühzuges der Ostrau-Friedlander Bahn von Mähr.-Ostrau nach Friedek-Mistek im Anschlusse an den Nordbahnzug Nr. 1212 Troppau—Schönbrunn,

Punkt 53, betreffend Abänderung der Fahrordnung auf der Staatsbahnlinie Niederlindewiese—Barzdorf und auf den Flügellinien nach Weidenau und nach Jauernig, und zu

Punkt 54, betreffend Einführung reiner Personenzüge auf den vom Staate betriebenen Linien Rakonitz—Petschau und Protiwitz—Buchau, geben zu keiner Bemerkung Anlass.

Zu Punkt 55, betreffend Vermehrung der Züge auf der Staatsbahnlinie Prag—Dux—Moldau, beantragt der Referent und beschliesst die Versammlung:

„Angesichts der fortwährenden Entwicklung der Industrie an der Staatsbahnlinie Prag—Dux—Moldau wird das k. k. Eisenbahnministerium ersucht, die Möglichkeit, auf dieser Linie einen Nachtzug zu erstellen, für die Zukunft im Auge behalten zu wollen".

Punkt 56, betreffend Früherlegung der Abfahrt des Zuges Nr. 324 der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Bregenz, wird zur Kenntniss genommen.

Punkt 57 ist bei Punkt 26 besprochen worden.

Die Mittheilungen zu Punkt 58, betreffend Erstellung einer dritten Schnellzugsverbindung zwischen Wien und Innsbruck,

Punkt 59, betreffend Führung eines dritten Zugspaares auf der Linie Czernowitz—Nowosielitza der k. k. Oesterr. Staatsbahnen,

Punkt 60, betreffend nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1899, und zu

Punkt 61, betreffend nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1899/1900,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent wendet sich sodann der Besprechung der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1900 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen (Punkt XXI der Tagesordnung) zu, und theilt zur Gruppe A, Westliche Staatsbahnen, ergänzend mit, dass die neuen Pariser Schnellzüge ungefähr nachstehende Verkehrszeiten erhalten werden:

Wien ab: 11 U. 30 M. Vormittags,
Buchs ab: 4 U. 10 M. Früh,
Zürich ab: 6 U. 40 M. Früh,
Paris an: 4 U. 55 M. Nachmittags, und
Paris ab: 11 U. 40 M. Vormittags,
Zürich ab: 10 U. 30 M. Abends,
Buchs ab: 12 U. 40 M. Nachts,
Wien an: 5 U. 15 M. Nachmittags.

Mitglied Anton von Schumacher spricht dem Eisenbahnministerium für die Einführung dieser Züge den Dank aus und erinnert bei der Strecke Wien—Salzburg—Innsbruck—Bregenz an seinen in der letzten Session ausgesprochenen Wunsch nach Führung directer Wagen in der Relation Karlsbad—Salzburg—Tirol.

Regierungsvertreter Sectionsrath Pascher erklärt, dass vorerst die Frage der Erstellung einer directen Zugsverbindung in dieser Relation geregelt werden müsse; dann werde auch die Führung directer Wagen möglich sein.

Die Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1900 werden im Uebrigen ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent gelangt nunmehr zur Besprechung der von einzelnen Mitgliedern in Fahrplanangelegenheiten eingebrachten Anträge und bemerkt zunächst, dass der Antrag des Mitgliedes Alexander Adler (Punkt XXII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, den Interessen der Bevölkerung des Innviertels (Oberösterreich) Rechnung tragend, die früher bestandenen Zugspaare Nr. 625, 626 der Relation Wels—Neumarkt-Kallham—Passau und Nr. 825, 826 der Relation Neumarkt-Kallham—Simbach auch in die Sommerfahrordnung 1900 aufzunehmen",

mit dem sub Punkt XL a auf der Tagesordnung stehenden Antrage des Mitgliedes Philipp Wertheimer identisch ist und bei diesem zur Erledigung gelangt.

Der Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt XXIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass dem Schnellzug Nr. 1 Wien — Berlin — Rumänien mindestens noch ein Waggon I. und II. Classe bis Lemberg beigefügt werde",

wurde laut Mittheilung des Referenten zurückgezogen, da diese Angelegenheit vom Eisenbahnministerium bereits erledigt wurde.

Die Anträge des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt XXIV a, b, c und e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht

a) auf der Strecke Hadikfalva—Radautz ein fünftes Zugspaar zum Anschlusse an die Züge Nr. 301 und 312 der Strecke Lemberg—Itzkany einzulegen,

b) den Zug Nr. 4254 der Linie Hliboka—Sereth derart später zu legen, dass er in Hliboka einen günstigen Anschluss [illegible] Zug Nr. 314 der Linie Lemberg—Czernowitz—Itzkany [illegible]

c) auf der Localbahnlinie Itzkany—Suczawa ein sechstes [illegible] paar zum Anschlusse an den rumänischen Zug [illegible] zulegen

und

d) den 2 Minuten währenden Betriebsaufenthalt [illegible] Nr. 301 in der Station Volksgarten [illegible] Itzkany für das Ein- und Aussteigen [illegible] benützbar zu machen",

werden den Ausführungen des Referenten gemäss abgelehnt, während der von demselben Mitgliede eingebrachte Antrag (Punkt XXIV d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, geeignete Massnahmen zu treffen, damit ein günstigerer Anschluss von der Linie Hatna—Kimpolung nach Rumänien hergestellt werde“,

wie der Referent mittheilt, vom Antragsteller zurückgezogen wurde, nachdem der Regierungsvertreter im Ausschusse die Einleitung von Unterhandlungen in der gewünschten Richtung zugesagt hat.

Weiters wird conform den Vorschlägen des Referenten der Antrag des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt XXV a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die im Jahre 1898 für nothwendig befundene Einführung eines Abendpersonenzuges auf der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn von Komotau bis Carlsbad zu veranlassen und dafür zu sorgen, dass dieser Zug bis Eger verkehre“,

dem Eisenbahnministerium zur dringenden Würdigung empfohlen, dagegen der zweite Antrag desselben Mitgliedes (Punkt XXV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft zu veranlassen, dass sie die in den Sommermonaten 1899 bei ihren Schnellzügen Nr. 1 und 2 eingeführte Beschränkung der Benützung der III. Wagenclasse für Fahrten über 70 km aufhebe“,

abgelehnt.

Die Anträge des Mitgliedes Dr. Josef Grus (Punkt XXVI a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft aufzufordern, den von Wien um 2 U. 30 M. Nachmittags abgehenden Schnellzug 1/n., der um 6 U. 57 M. Nachmittags in Altwildenschwert ankommt, anstatt in Altwildenschwert in Neuwildenschwert (transit) anhalten zu lassen, und die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu verhalten, dass sie den von Neuwildenschwert (transit) gegen Geiersberg um 6 U. 50 M. Nachmittags abgehenden Personenzug angemessen (etwa um 15 Minuten) zurückverlege, damit ein ausreichender Anschluss zwischen den beiden Zügen hergestellt werde“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn aufzufordern, den Personenzug Nr. 410, der von Prag via Königgrätz blos nach Geiersberg verkehrt, wo er um 10 U. 54 M. Nachts ankommt, und in der Früh als Personenzug Nr. 409 um 4 U. 9 M. blos von Geiersberg gegen Königgrätz abgeht und von Königgrätz als Schnellzug Nr. 409 um 6 U. 19 M. Früh gegen Prag weiterfährt, in der Nacht bis Grulich verkehren und in der Früh von Grulich derart abgehen zu lassen, dass er in Königgrätz den Schnellzug Nr. 409 erreiche, und weiters, um dies zu ermöglichen, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn die Mitbenützung des Heizhauses der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Grulich gestatten, oder

für den Fall, als die Durchführung dieser Verbindung auf Schwierigkeiten stossen würde, die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu verhalten, dem nach 11 U. Nachts von Geiersberg gegen Grulich-Mittelwalde abgehenden Güterzug mindestens zwei Personenwagen beizugeben und dadurch die Personenverbindung bis Gabel-Lichtenau und Grulich, in der Gegenrichtung aber die gewünschte Personenverbindung in der Art zu bewerkstelligen, dass ein Anschluss von Grulich zu dem um 4 U. 9 M. Früh von Geiersberg abgehenden Personenzuge hergestellt werde“,

werden nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Würdigung übergeben.

Die Anträge des Mitgliedes Ladislaus Gubrynowicz (Punkt XXVII a, b und c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle dafür Sorge tragen, dass die früher bestandenen, für Stryj und Drohobycz bequemen Zugsverbindungen wieder zur Einführung gelangen, und zwar:

a) der Anschluss an den in Przemyśl um 6 U. 58 M. Abends aus Wien anlangenden Schnellzug (Blitzzug) Nr. 5 in der Richtung Drohobycz—Stryj via Chyrów;

b) die Nachmittagsverbindung zwischen Drohobycz und dem von Lemberg nach Stryj um 3 U. 5 M. Nachmittags abgehenden Personenzug Nr. 1715“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass der bereits theilweise eingeführte Verkehr directer Wagen in den Relationen Lemberg—Stryj—Drohobycz—Chyrów—Przemyśl weiter ausgestaltet werde“,

sowie die Anträge des Mitgliedes Dr. Thaddäus Pilat und des Ersatzmannes Dr. Stanislaus Lis von Olszewski (Punkt XXXV a und b der Tagesordnung):

Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

a) den von Lemberg nach Stryj um 3 U. 5 M. Nachmittags abgehenden Personenzug Nr. 1715 ohne Unterbrechung nach Drohobycz—Borysław gehen zu lassen und eventuell die Abfahrt dieses Zuges von Lemberg nach Thunlichkeit für 2 U. 10 M. Nachmittags festzusetzen, so dass bei dieser Abfahrt dieser Zug in Stryj um 4 U. 10 M., in Drohobycz um 5 U. 2 M. und in Borysław um 5 U. 40 M. Abends ankommen könnte,

und

b) statt des gegenwärtig von Lemberg gegen Stryj um 6 U. 20 M. Vormittags abgehenden Personenzuges Nr. 1711 einen um mindestens 2 Stunden früher von Lemberg abgehenden Zug einzusetzen, damit mit demselben ein unmittelbarer Anschluss nach Drohobycz—Sambor—Borysław (ohne Einstellung des Personenzuges Nr. 1232), sowie nach Dolina—Kałusz und schliesslich über Ławoczne zu dem von Munkács um 1 U. 34 M. Mittags nach Budapest abgehenden Schnellzuge erreicht werden kann“,

werden nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium mit folgender Resolution abgetreten:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die bessere Ausgestaltung des Verkehres zwischen Wien und Lemberg einerseits und Drohobycz und Borysław andererseits, ferner zwischen Wien via Przemyśl nach Chyrów und Drohobycz, endlich zwischen Lemberg und Budapest via Stryj unter thunlichster Berücksichtigung der vorstehenden Anträge in Erwägung zu ziehen“.

Der Antrag des Mitgliedes Ladislaus Gubrynowicz (Punkt XXVII d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, eine Aenderung der Fahrordnung der Staatsbahnlinie Tarnów—Neu-Sandec—Orló in der Richtung veranlassen zu wollen, dass der directe Anschluss an den nach Lemberg abgehenden Personenzug Nr. 17 in Tarnów hergestellt werde und ferner dahin zu wirken, dass die zwischen Lemberg—Krynica, bezw. Krakau—Krynica verkehrenden directen Wagen auch mit Abtheilungen III. Classe ausgestattet werden“,

wurde, wie der Referent mittheilt, infolge der im Ausschusse gegebenen Aufklärungen zurückgezogen.

Der Antrag desselben Mitgliedes (Punkt XXVII e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei den Personenzügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die IV. Wagenclasse einzuführen“,

wird nach dem Vorschlage des Referenten aus principiellen Gründen abgelehnt, nachdem der Vorsitzende speciell auch noch darauf hingewiesen hat, dass die Fahrpreise in der III. Classe bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen nicht wesentlich höher sind als jene der IV. Wagenclasse in Deutschland.

Der Antrag des Mitgliedes Friedrich Helm (Punkt XXVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass der Personenzug Nr. 1215 der Strecke Pilsen—Eisenstein, welcher seit 1. October 1899 von Pilsen um 6 U. 15 M. Früh abfährt und in Klattau um 7 U. 41 M. Vormittags eintrifft, wenigstens in der Zeit vom 1. Juli bis 15. September bis Eisenstein täglich verkehre, und dass während derselben Zeit in der Gegenrichtung ein neuer Personenzug von Eisenstein um circa 8 U. Abends nach Pilsen eingeführt werde“,

wird über Vorschlag des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung abgetreten.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Hillinger Ritter von Traunwald (Punkt XXIX der Tagesordnung):

„Die Staatseisenbahn-Verwaltung wird ersucht, die auf der Strecke St. Michael—Pontafel verkehrenden Tagesschnellzüge Nr. 907 und 908 während der Sommersaison in der Haltestelle Warmbad-Villach anhalten zu lassen",

wurde, wie der Referent mittheilt, zurückgezogen, nachdem die Erfüllung dieses Wunsches vom Regierungsvertreter im Ausschusse zugesagt wurde.

Ebenso wurde der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XXX a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, im Interesse des Personenverkehres auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen günstigere Anschlüsse des um 4 U. 19 M. Früh von Tabor nach Ražitz abgehenden Zuges Nr. 2153 in der Richtung Pilsen und der von Ražitz nach Tabor abgehenden Züge Nr. 2116 und 2120 in der Richtung Prag, bezw. Iglau, eintreten zu lassen",

infolge der im Ausschusse gegebenen Aufklärungen zurückgezogen.

Dagegen wird der weitere Antrag desselben Mitgliedes (Punkt XXX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerinm wird ersucht, die Verwaltung der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn zu veranlassen, die seit 1. Mai 1899 aufgelassene Fortsetzung des Zuges Nr. 306 a, welcher gegenwärtig von Turnau blos bis Eisenbrod verkehrt, bis Alt-Paka wieder aufzunehmen",

über Vorschlag des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Würdigung überwiesen.

Der Antrag des Mitgliedes Adalbert Kocourek (Punkt XXXI a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass in der Haltestelle Zaluží-Ledenitz die Personenzüge Nr. 13, 14 und 20 anhalten",

wird trotz wiederholter Befürwortung durch den Antragsteller, den Ausführungen des Regierungsvertreters, Sectionsrathes Pascher, und des Referenten gemäss abgelehnt.

Ebenso wird der zweite Antrag desselben Mitgliedes (Punkt XXXI b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass der Personenzug Nr. 216 so rechtzeitig von Prag wegfahre oder dass seine Fahrgeschwindigkeit so geregelt werde, dass derselbe längstens um 7 U. 45 M. Früh in Beneschau eintrifft und sonach von den nach Beneschau in die Schule (Gymnasium) gehenden Kindern benützt werden könne",

nach den Ausführungen des Referenten abgelehnt.

Die Anträge des Mitgliedes Anton Carl Lemach (Punkt XXXII a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Frage der Behebung der langen Stilllager am Jägerndorfer Bahnhofe im Verkehre der Staatsbahnzüge von und nach Troppau einem Studium zu unterziehen und zu erwägen, wie dieselben entweder durch Späterlegung der Abfahrtszeit der Züge von den Ausgangspunkten Troppau und Olmütz oder durch eine sonstige Aenderung des Fahrplanes behoben werden könnten",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, in wohlwollende Erwägung zu ziehen, auf welche Art im gegenseitigen Einvernehmen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, ein entsprechender Anschluss der Züge der Städtebahn an die Züge der Kaschau-Oderberger Bahn und der letzteren an den Schnellzug Nr. 6 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hergestellt werden könnte",

werden über Vorschlag des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium, beziehungsweise zur Würdigung abgetreten.

Die identischen Anträge der Mitglieder Anton Carl Lemach und Franz Obratschai (Punkt XXXIII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in der Richtung Einfluss zu nehmen, dass diese auf der österreichischen Theilstrecke ihrer Linien einen prompten Anschluss an den um 8 U. Vormittags von Wien abrollenden und um 12 U. 14 M. in Oderberg eintreffenden Schnellzug Nr. 5 der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ehestens wiederherstelle",

sowie die weiteren identischen Anträge derselben Mitglieder (Punkt XXXIII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, seinen Einfluss auf die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Richtung aufzuwenden, dass auf der sogenannten schlesischen Städtebahn eine Vermehrung der Personenzüge durchgeführt werde, wodurch auch bessere Anschlüsse an die Züge der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn in Teschen nach beiden Richtungen derselben ermöglicht würden",

werden dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Würdigung abgetreten.

Der von dem Referenten Alfred Ritter von Lindheim selbst eingebrachte Antrag (Punkt XXXIV der Tagesordnung):

Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seinen ganzen Einfluss auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in der Richtung geltend zu machen, dass die in den Frühstunden in Wien eintreffenden Localzüge daselbst regelmässig und pünktlich eintreffen, weil Tausende von Passagieren, welche an den Stationen der Südbahn dauernd Winter und Sommer Wohnung genommen, durch Beruf und Pflicht gezwungen sind, pünktlich früh Morgens in Wien einzutreffen",

wird den Ausführungen des Referenten gemäss in der folgenden, von ihm vorgeschlagenen Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, dass die in den Morgenstunden fälligen Localzüge auch pünktlich in Wien eintreffen, damit bei der fortwährend steigenden Ansiedlung in der Umgebung Wiens nicht die Calamität eintritt, dass Passagiere, welche ihr Beruf zu einer bestimmten Stunde und Minute nach Wien ruft, durch Zugsverspätungen in ihrer Existenz bedroht werden".

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Heinrich Reicher (Punkt XXXVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit allem Nachdrucke die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung der Linie Cilli—Wöllan dazu zu verhalten, die Fahrordnung dieser Linie derart auszugestalten, dass die in Wöllan ankommenden und abgehenden Züge in gleicher Anzahl thunlichst direct an die Züge der im Staatsbetriebe befindlichen Linie Unterdrauburg—Wöllan Anschluss finden",

wird nach lebhafter Befürwortung durch den Antragsteller und das Mitglied Ernst Rathausky angenommen, obwohl der Referent und der Vorsitzende wiederholt darauf hinwiesen, dass diese Angelegenheit, da es sich um eine Linie der Steierischen Localbahn handelt, lediglich den Landesausschuss von Steiermark angehe, so dass die Intervention des Eisenbahnministeriums nur formaler Natur sein könne, und nachdem noch Mitglied Anton von Schumacher angeregt hat, der Staatseisenbahnrath solle nur die Anzahl der heute verkehrenden Zugspaare auf der Linie Cilli—Wöllan als ungenügend bezeichnen.

Der Antrag des Mitgliedes Anton von Schumacher (Punkt XXXVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, sich mit den betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen ins Einvernehmen zu setzen, damit von Calais aus entweder ein Schlafwagen oder wenigstens ein vierachsiger directer Wagen dem um 5 U. 45 M. Früh in Basel eintreffenden und um 7 U. 30 M. Früh von Basel abgehenden Schnellzuge nach Wien beigegeben werde",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Würdigung abgetreten.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Emil Ritter von Skoda (Punkt XXXVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass im Sommer der Schnellzug Nr. 5/205 der Strecke Wien—Gmünd—Prag in der Station Gmünd den unmittelbaren Anschluss an einen auf der Strecke Gmünd—Pilsen—Eger neu einzuführenden Schnellzug findet, und dass dieser Zug zeitlich Morgens auch als Schnellzug von Eger nach Gmünd derart abgelassen werde, um in Gmünd um 10 U. 30 M. Vormittags den Anschluss an den Schnellzug Nr. 204/104 der Strecke Prag—Gmünd—Wien zu erreichen und für den Fall, als der Schnellzug Nr. 5/205 zeitweilig nicht imstande wäre, bis Gmünd so viele Waggons zu führen, als für die gegen Pilsen, Marienbad, Eger und Karlsbad Reisenden nothwendig ist, dass dieser Zug, sowie im Bedarfsfalle der in umgekehrter Richtung verkehrende Schnellzug Nr. 204/104 zwischen Gmünd und Wien in zwei Theilen geführt werde",

sowie bezüglich des Antrages des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XXXIXa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die wiederholten Gesuche der an der Strecke Bischofshofen—Schladming gelegenen Gemeinden wegen Verbesserung des Zugsverkehres, namentlich durch Führung eines Personenzuges von Bischofshofen nach Schladming im Anschlusse an den um 7 U. 54 M. Abends von Salzburg in Bischofshofen ankommenden Zug Nr. 121 geneigtest in Erwägung zu ziehen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten das Eisenbahnministerium ersucht, Erhebungen zu pflegen und das Resultat derselben in der nächsten Session mitzutheilen, wobei Mitglied Carl Steiner noch speciell um die Durchführung seines wiederholt eingebrachten Antrages bittet.

Der zweite Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XXXIXb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, das Anhalten der Schnellzüge Nr. 107 und 108 in Bruck-Fusch, wie dies bis zum Jahre 1897 der Fall war, wieder zu bewilligen",

wird in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage des Referenten abgelehnt.

Der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Wertheimer (Punkt XLa der Tagesordnung):

„Da nach dem Fahrplanentwurfe auf den Linien Wels—Passau und Neumarkt-Kallham—Simbach im Sommer 1900 der gegenwärtige Winterfahrplan beibehalten werden soll, wodurch auf diesen Linien je ein Zugspaar weniger verkehren würde als in der letzten Sommerperiode, wird das k. k. Eisenbahnministerium dringendst ersucht, auf diesen beiden Linien im Sommer 1900 den Fahrplan des Sommers 1899 in Kraft treten zu lassen",

wird in der folgenden, vom Referenten beantragten Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf den Linien Wels—Passau und Neumarkt-Kallham—Simbach für den nächsten Sommer noch einmal den Fahrplan vom Sommer 1899 probeweise beizubehalten".

Durch diesen Beschluss erscheint auch, wie bereits bemerkt, der sub Punkt XXII auf der Tagesordnung stehende identische Antrag des Mitgliedes Alexander Adler erledigt.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Philipp Wertheimer (Punkt XLb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht, den Zug Nr. 813 im Sommer 1900 nicht erst um 8 U. 27 M. Abends, sondern — ebenso wie im Winter — um 8 U. 13 M. Abends nach Simbach zu bringen, da sonst in Simbach der Anschluss an den Zug Nr. 948 der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen weniger Minuten halber versäumt werden würde",

ist laut Mittheilung des Referenten bereits durch die in Aussicht genommene Sommerfahrordnung 1900 erledigt.

Endlich wird der letzte Antrag desselben Mitgliedes (Punkt XLc der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringenst ersucht, im Sommer 1900 auf der Linie Braunau am Inn—Steindorf ein directes Zugspaar in Verkehr zu setzen, das in Steindorf in der Richtung Braunau—Steindorf den Anschluss an die Züge Nr. 3, 23 und 4 der Hauptlinie Wien—Salzburg und in der Richtung Steindorf—Braunau den Anschluss an die Züge Nr. 15 und 18 der Hauptlinie herzustellen hätte",

dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Würdigung abgetreten.

Der Referent bringt hierauf zwei von dem Mitgliede Carl Ritter von Hornbostel eingebrachte Dringlichkeitsanträge zur Sprache, welche lauten:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, künftighin auch die Fahrpläne des Wiener Localdienstes inclusive der Stadtbahn dem Staatseisenbahnrathe zur Begutachtung vorzulegen",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Züge der Wiener Stadtbahn in kürzeren Intervallen verkehren zu lassen, wodurch auch die Frequenz und die Rentabilität der Unternehmung verbessert werden würden".

Der erste dieser Anträge wird nach den Ausführungen des Referenten angenommen und hierauf die Sitzung unterbrochen und ihre Fortsetzung auf 3 Uhr 30 Minuten Nachmittags anberaumt.

(Schluss folgt.)

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Schildberg nach Mährisch-Trübau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Josef Brislinger, Bürgermeister in Mährisch-Trübau, mit dem Erlasse vom 30. Mai 1899, Z. 22.710/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 66 vom 10. Juni 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Schildberg der Staatsbahnlinie Grulich—Schildberg über Hochstein zur Station Mährisch-Trübau der Mährischen Westbahn auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 9. December 1899. Z. 53.379/2.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Aussig-Arbesau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. December 1899 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Oskar Baron Lazarini, k. k. Baurath in Graz, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Aussig nach Arbesau, nebst einer Schleppbahn zur Glashütte in Aussig und zur Schmelzhütte in Kulm im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 55.872 ex 1899.]

Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. (Situations- und Geleisepläne.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgelegten Situations- und Geleisepläne mehrerer in der Theilstrecke Böhm.-Leipa—Reichenberg der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg projectirter Stationen und Haltestellen, sowie der Plan für den Localfrachten- und Kohlenbahnhof der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Zuge der vom Betriebsbahnhofe Reichenberg abzweigenden Schleppbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 56.259 ex 1899.]

Localbahn Raspenau - Weissbach. (Durchlass in km 5·181.) Die von der Bauabtheilung H. Bachstein in Friedland vorgelegten Detailpläne für die Mauerwerksanlage des 3·5 m weiten, gewölbten Durchlasses, welcher auch zur Ueberführung des Gemeindeweges dient, in km 5·181 der Localbahn Raspenau-Weissbach wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 55.072 ex 1899.]

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. (Wächterhaus in der Station Horodenka dwor.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat bezüglich des vom Landesausschusse vorgelegten und vom Standpunkte der Bauordnung entsprechend befundenen Projectes für das Wächterhaus sammt dem Bureau- und Warteraumanbau in der Station Horodenka dwor der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 58.733 ex 1899.]

Schiffahrt.

Preussen. (Neuauflage des „Alphabetischen Verzeichnisses der deutschen Seehäfen, sowie europäischer und aussereuropäischer Hafenanlege- und Küstenplätze.") Im Auftrage des preussischen Ministeriums für Handel und Gewerbe hat das kgl. statistische Bureau in Berlin eine wesentlich verbesserte und vermehrte Neuauflage des „Alphabetischen Verzeichnisses der deutschen Seehäfen, sowie europäischer und aussereuropäischer Hafenanlege- und Küstenplätze" soeben veröffentlichen lassen. Das Werk beruht in seiner nunmehrigen Gestalt hauptsächlich auf Unterlagen, die während des letzten Vierteljahrhunderts bei Herstellung der officiellen Handels- und Schiffahrtsstatistik gewonnen, einer genauen Untersuchung unterzogen und an der Hand der Karten und Büchersammlung des statistischen Bureau berichtigt und ergänzt worden sind. Ausserdem wurden vielfach die Hilfsmittel der nautischen Abtheilung des Reichs-Marineamtes, des Auswärtigen Amtes, der kgl. Bibliothek und der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin zu Rathe gezogen. Wo auch das nicht ausreichte, wurden die erforderlichen Nachrichten durch Anfragen bei den statistischen Centralstellen, bei anderen Behörden, geographischen Gesellschaften oder Fachgelehrten des In- und Auslandes beschafft. Behufs besserer Uebersichtlichkeit weist das Hafenverzeichniss drei Spalten auf: die erste Spalte enthält die Namen der Seeplätze unter Kenntlichmachung der deutschen Heimatshäfen und Consularbehörden, sowie der Vertragshäfen in China, Korea und Japan. In der zweiten Spalte ist die Lage, sowie die staatliche Zugehörigkeit der einzelnen Hafenplätze nach Ländern, Küstenstrecken u. s. w., in der dritten die geographische Breite nach Graden und Minuten angegeben. Das gegen früher bedeutend erweiterte Hafenverzeichniss umfasst 8266 Namen, worunter 1677 Doppelbezeichnungen. Es bietet hinsichtlich der Seeplätze eine grössere Vollständigkeit als die geographischen Wörterbücher, und wird sich deshalb für die Post- und Eisenbahnverwaltung, für Seebehörden, Consulate, Handelskammern, Kaufmannschaft und Rhedereien als ein brauchbares Nachschlagebuch erweisen.

Frankreich. (Eröffnung des Seine-Hafens von Ivry.) Durch die vor Kurzem erfolgte Eröffnung des Seine-Handelshafens von Ivry (im Arrondissement XIII von Paris) nächst dem Güterbahnhofe der Hauptlinie Paris—Orléans wurde ein für den commerciellen Verkehr zwischen der Hauptstadt und den in südlich-radialer Richtung von den Linien der Eisenbahn Paris-Orléans berührten Gebieten des mittleren Frankreichs wichtiger Umschlagverkehr geschaffen, welcher im Anschlusse an die stromabwärts verkehrenden Localschiffe deshalb auch von Bedeutung für die Approvisionirung der westlichen, an der Seine gelegenen Stadtbezirke, sowie des Ausstellungsplatzes ist.

— (Ergänzung des Schiffsparkes der Compagnie Générale Transatlantique für den transatlantischen Verkehr.) Die Direction der „Compagnie Générale Transatlantique" lässt als Ersatz für den seinerzeit gesunkenen Postdampfer „Bourgogne" gegenwärtig auf der französischen Werfte von Penhoet (nächst Saint-Nazaire) einen für die Linie Saint-Nazaire—New-York bestimmten Dampfer bauen, welcher das derzeit grösste Personenschiff der französischen Mercantilflotte sein wird. Der „La Lorraine" genannte Dampfer hat eine Länge von 117 m bei einer Breite von 18 m, eine Hohlraumtiefe von 10 m und wird mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 Knoten in der Stunde fahren. Die mit exquisitem Comfort ausgestattete „Lorraine" wird im Monate April ihre erste Fahrt antreten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat December 1899.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1899	Eingelagert vom ersten bis letzten December	Ausgelagert vom ersten bis letzten December	Stand am letzten Decbr. 1899
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	74.925	18.507	15.653	77.779
Darunter wichtige Waaren:				
Fette	3.942	31	70	3.903
Hafer	13.949	—	674	13.275
Kaffee	6.706	1.842	1.718	6.830
Stärke	6.135	960	133	6.962
Wein	7.121	2.486	2.215	7.392
Zucker	11.091	5.722	5.261	11.552
Diverse	25.981	7.466	5.582	27.865
Assecuranzwerth . . fl.	3,048.756	938.680	816.356	3,171.080

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1899	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten December	Zurückgelangt vom ersten bis letzten December	Stand am letzten Decbr. 1899
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth . fl.	3.440	—	—	3.440
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat December 1899.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten December 1899	Eingelagert vom ersten bis letzten December	Ausgelagert vom ersten bis letzten December	Stand am letzten December 1899
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	58.216	24.169	15.507	66.878
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	29.801	13.333	11.661	31.473
Korn	19.017	4.166	669	22.514
Gerste	2.159	6.447	—	8.606
Diverse	7.239	223	3.177	4.285
Assecuranzwerth . . fl.	369.625	155.000	92.360	432.265

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1899	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten December	Zurückgelangt vom ersten bis letzten December	Stand am letzten Decbr. 1899
Lagerscheine:				
Stück	9	5	2	12
Versicherungswerth . fl.	95.950	25.200	6.000	115.150
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	December 1899				December 1898			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	373.667	120.427	149.828	344.266	333.892	281.216	253.303	361.805
Darunter:								
Weizen	51.141	15.550	14.723	51.968	27.762	36.952	34.358	30.356
Roggen	32.049	22.129	21.302	32.876	34.383	28.230	22.667	39.946
Gerste	88.432	23.542	25.075	86.899	63.978	34.647	19.024	79.601
Hafer	129.941	16.185	37.154	108.972	131.227	54.298	61.603	123.922
Mais	10.595	17.037	21.756	5.876	3.634	98.576	79.901	22.309
Hirse	463	701	437	727	10.077	7.466	9.443	8.100
Bohnen	5.823	2.536	1.683	6.676	6.423	1.268	1.081	6.610
Erbsen	962	763	456	1.269	1.027	104	127	1.004
Malz	158	305	305	158	—	258	202	56
Raps	9.736	63	2.714	7.085	23.176	129	10.127	13.178
Hanfsamen	970	1.331	1.215	1.086	286	449	302	433
Wicken	2.123	1.629	538	3.214	3.312	4.613	1.128	6.797
Mehl	14.537	7.270	10.565	11.242	2.784	2.995	2.217	3.562
Kleie	2.269	820	788	2.301	2.809	2.979	3.009	2.779
	349.199	109.861	138.711	320.349	310.878	272.964	24.5189	338.653
Spiritus	6.003	—	9.20	5.083	31	467	—	498
Zucker	2.854	247	666	2.435	5.305	901	791	5.415
Wein	1.450	472	226	1.696	2.537	235	726	2.046
Oele und Fette	1.767	358	190	1.935	355	430	173	612
Sonstige Waaren	12.394	9.489	9.115	12.768	14.786	6.219	6.424	14.581
Mittlere Tagesbewegung	11.750 Meter-Centner				22.271 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,211.720	661.210	871.480	3,001.450	3,262.670	1,302.010	1,102.470	3,462.210

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	65	16	24	57	50	34	9	75
Versicherungswerth . . fl.	432.600 —	84.550·—	108.650·—	408.500·—	256.200·—	101.800·—	22.840·—	335.160·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	3	2	—	5	5	19	2	22
Versicherungswerth . . fl.	8.000·—	2.600·—	—	10.600·—	22 500·—	44.500·—	7.200·—	59.800·—
Lombardbetrag . . . . fl.	3.200·—	1.300·—	—	4.500·—	17.950·—	26.950·—	6.500·—	38.400·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des II. Nachtrages zu den vom 1. October 1899 giltigen Tarifen für Personen und Reisegepäck auf den westlichen Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 und rücksichtlich der Fahrpreise für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan vom Tage der Betriebseröffnung derselben, gelangt der vorerwähnte Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des I. Nachtrages.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie durch die Stationen zum Preise von 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 17. Jänner 1899. [42]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Erhöhung von Fahrpreisen.

Mit 1. März 1900 gelangen zwischen Carlsbad einerseits und einigen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen andererseits bis zum Höchstbetrage von 49 Hellern erhöhte Fahrpreise III. Classe für Schnell- und Personenzüge zur Einhebung.

Wien, am 10. Jänner 1900. [43]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Abänderung einer Bestimmung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von lebendem Geflügel vom 1. Juli 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 erhält die Bestimmung unter A Ib auf Seite 7 des in der Ueberschrift bezeichneten Ausnahmetarifes nachstehende Fassung:

„b) bei Aufgabe als Wagenladungen:

Bei Beförderung in Wagenladungen finden die in den Tariftabellen (Seite 12—31) für 100 kg bezifferten Eilgutsätze Anwendung, und zwar:

a) für das in Steigen, Verschlägen, Körben u. s. w. zur Aufgabe gelangende lebende Geflügel für das Bruttogewicht, d. h. einschiesslich der Emballagen;

b) für ledig zur Aufgabe gebrachtes lebendes Geflügel welches in Geflügelwagen zum Versandt gelangt, für das wirkliche Gewicht des Geflügels — in beiden Fällen (a und b) jedoch mindestens für 2000 kg für den Wagen und Frachtbrief."

Wien, am 12. Jänner 1900. [44]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Juni 1883.

Frachtberechnung für flüssigen Eichenholzextract.

Ab 15. December 1899 wird im Verkehre mit den belgischen Seehäfen der Artikel „Eichenholzextract, flüssiger" zu den bestehenden Frachtsätzen für Catechu, Gambir u. s. w. (Ausnahmetarif a^2) abgefertigt.

Wien, am 12. Jänner 1900. [45]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil III, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 gelangt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc., Theil III, Tarifheft Nr. 1, vom 1. Jänner 1898 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Ergänzungen der Tariftabellen für Getreide, neue Ausnahmefrachtsätze für Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie Ergänzungen der Abtheilung III (leere Getreide- etc. Säcke).

Insoweit durch diesen Nachtrag seither bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1900 in Kraft.

Abdrücke des I. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, im Jänner 1900. [46]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tarif-Theil I, Abtheilung B.

Aufhebung der Tarifirung für Graphiterde der Pos. G—20.

Mit 15. März 1900 wird die auf Seite 45 des Nachtrages I zum Tarife, Theil I, Abtheilung B, für die im Rubrum genannten Güterverkehre vorgesehene Tarifirung der Pos. G—20, „Graphiterde, krystallinische, roh, auch pulverisirt, nach II, A 2 *), Sp.-T. III", nebst der Anmerkung „hierunter ist Graphiterde von derjenigen Beschaffenheit zu verstehen, wie sie in der Umgebung von Passau vorkommt" aufgehoben.

Von dem genannten Tage an tarifirt Graphiterde wie Graphit der Pos. G—19.

Demgemäss sind in dem vorgenannten Tarife beitrage auf Seite 13 bei Pos. ## 39 die Worte „und Graphiterde", auf Seite 45 die ganze Pos. G—20 und auf Seite 132 die Worte „Graphiterde G—20" zu streichen.

Wien, am 16. Jänner 1900 [47]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung directer Fahrkarten für einfache Fahrten zwischen Bodenbach und Horatitz.

Mit 1. Februar 1900 gelangen zwischen Bodenbach St.E.G. einerseits und Horatitz andererseits über Aussig-Komotau directe Fahrkarten für einfache Fahrten zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Bodenbach St.E.G.

Nach oder von	über	Bodenbach-Aussig Schnellzug, sonst Personenzug	Personenzug
		III. Cl.	III. Cl.
		Fahrpreis in Hellern inclusive Stempel	
Horatitz . . .	Aussig-Komotau	2·89	2·73

Wien, am 17. Jänner 1900. [48]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Aenderungen in den besonderen Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen.

Durch den Tarif-Theil II vom 1. Jänner 1900, enthaltend besondere Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen im Binnenverkehre der Sächsischen Staatsbahnen und der unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, treten vom 1. März 1900 an unwesentliche Tariferhöhungen und Erschwerungen der Beförderungsbedingungen ein, über welche die Stationen Auskunft ertheilen.

Der Tarif kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 40 Pfg. bezogen werden.

Dresden, am 16. Jänner 1900. [49]

Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einziehung bestehender Fahrkarten.

Mit 1. März 1900 werden die für den Verkehr zwischen Carlsbad und Schwandorf bestehenden Fahrkarten mangels ausreichenden Absatzes eingezogen.

Prag, am 9. Jänner 1900. [50]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2.

In dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, auf Seite 122 ist die Ordnungsziffer der anzuwendenden Route bei der Station Budapest déli v. (S.B.) von „55“ auf „**50**“ zu berichtigen.

Wien, am 13. Jänner 1900. [51]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der Verbandsverwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Tarifbestimmungen für den Verkehr mit Triest.

Insofern die im Tarife, Theil II, Heft 2, für den Verkehr mit Triest, giltig vom 1. Jänner 1900, enthaltenen Frachtsätze höher sind als die nach dem Tarife, Theil II, Heft 1, für den Verkehr mit Fiume, giltig vom 1. Jänner 1900, anwendbaren Frachtsätze unter Hinzurechnung eines Zuschlages von

90 h per 100 kg bei Sendungen unter 5000 kg per Frachtbrief,

70 h per 100 kg bei Sendungen von mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür,

46 h per 100 kg bei Sendungen von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür,

so gelangen mit rückwirkender Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 für Frachtgutsendungen von oder nach Triest, solche sperrige Güter ausgenommen, die für Sendungen von oder nach Fiume nach dem Tarife, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900, anwendbaren, um die vorbezifferten Zuschläge erhöhten Frachtsätze zur Berechnung.

Wien, am 16. Jänner 1900. [52]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil IV.

Berichtigung von Frachtsätzen und Aenderung von Stationsnamen.

Der vom 20. December a. St. 1899/1. Jänner n. St. 1900 giltige Gütertarif, Theil IV, für den oben bezeichneten Verband wird wie folgt berichtigt:

a) Mit sofortiger Giltigkeit:

1. Auf Seite 16 wird der Frachtsatz von Brody nach Eisenbrod in der Colonne B 2 für die im § 2 unter III genannten Waaren von 243 h auf **343** h berichtigt.
2. Auf den Seiten 17 und 20 haben die Bezeichnungen der Stationen „Hradisch“ und „Rohrbach-Selowitz“ richtig zu lauten: „Ung.-Hradisch“, bezw. „Rohrbach i. M.“

b) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 n. St.:

Auf den Seiten 18, 20 und 21 werden die Frachtsätze in der Colonne A für die im § 2 unter I, II, IV genannten Waaren von Granica nach Lobositz von 258 h auf **269** h, von Granica nach Raudnic von 258 h auf **266** h und von Granica nach Theresienstadt von 258 h auf **269** h abgeändert.

Wien, am 15. Jänner 1900. [53]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafenverkehr. (Ausnahmetarif II für Lithographiesteine.) Im Ausnahmetarife II (Lithographiesteine) wurden mit Giltigkeit vom 7. December 1899 die Sätze für Harburg U.E. mit denen für Hamburg gleichgestellt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
506	Oesterr. Nordwestbahn		Maner- und Dachziegel, Kalk, gebrannt	Leitmeritz Oe.N.W.B.	Neschwitz	Erachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechtbaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	30 pCt. Nacblass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes mit der Massnahme, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 Heller per 100 kg betragen muss	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1901	Die Transporte müssen an die Firma Gustav Haardt & Co. in Neschwitz adressirt sein und beim Baue der Metallwaarenfabrik daselbst zur Verwendung gelangen
			Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Tetschen Oe.N.W.B.										
			Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Tetschen Oe.N.W.B.										
			Maschinen und Maschinentheile	Aussig Oe.N.W.B. transit, Wschotat Privoz transit, Wien und Tetschen Oe.N.W.B.										
			Cement	Aussig Oe.N.W.B. transit										
507	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Maner- und Dachziegel	Předměřitz	Weiss-Tremeschna	Frachtzahlung für das factische Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	21 Heller	11 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		Die Ziegel [illegible] Capelle in Trebihost bestimmt [illegible] bezüglichen Frachtbriefen das [illegible] Aufgeber und Empfänger [illegible]

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
508	Oesterr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, auch gemahlen	Schreckenstein	Friedland i. B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Local-, beziehungsweise Verbandstarife	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
					Raspenau-Liebwerda					78				
					Einsiedl					72				
					Reichenberg					65				
					Liebenau					54				
					Kleinskol					71				
					Eisenbrod					97				
					Swarow-Hammer					104				
					Tannwald-Schumburg					98				
					Semil					86				
					Liebstadtl					109				
					Turnau					114				
					Altpoka					97				
					Starkenbach					126				
					Pelsdorf					142				
					Hohenelbe					142				
					Arnau					150				
					Pilnikau					142				
					Trautenau					142				
					Trübenwasser					131				
					Freiheit-Johanneshad					137				
					Parschnitz					142				
					Königshan					127				
					Liebau					122				
					Falgendorf-Widach					119				
					Mastig					131				
					Königinhof					140				
					Böhm.-Skalitz					150				
					Rothkosteletz					162				
					Schwadowitz-Eipel					146				
					Neupoka					139				
					Bad Belohrad					129				
					Wostromeř					142				
					Smidar					138				
					Böhm.-Trübau					149				
					Blansko					140				
					Brüsau-Brünnlitz					149				
					Budigsdorf					149				
					Chotzen					140				
					Gaya					140				
					Hohenmauth					195				
					Hohenstadl					156				
					Landskron					140				
					Misslitz					155				
					Müglitz					149				
					Olmütz					140				
					Possitz-Joslowitz					140				
					Schimitz					154				
					Segen Gottes					149				
					Skalitz-Boscowitz					162				
					Triehitz					149				
					Ungar.-Brod					140				
					Ungar.-Hradisch Stadt					195				
					Vlorapass					195				
					Wessely a. d. March					252				
					Zwittau					195				
					Wien St.E.G., K.F.N.B. oder Oe.N.W.B.					149				
					Floridsdorf					120				
					Floridsdorf-Jedlesee					120				
					Stadlau					120				
					Aussig Oe N W.B. transit					120				
					Prag k.k.St.B. transit					8				
					Brünn St.E.G.					72				
										149				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
509	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	betheiligten Verwaltungen	Reisabfälle aller Art, welche beim Poliren von rohem Reis gewonnen werden. Reishülsen, Reisfuttermehle, bezw. Reiskleie	Schreckenstein	Geiersberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
					Lieben					78				
					Okřischko					149				
					Prag					78				
					Senftenberg					140				
					Startsch-Trebitsch					149				
					Stockeran					145				
					Wisočan					78				
					Wildenschwert					140				
					Znaim					149				
					Friedland i. B.					78				
					Raspenau-Liebwerda					72				
					Einsiedl					65				
					Reichenberg					54				
					Liebenau					74				
					Turnau					97				
					Kleinskol					97				
					Eisenbrod					104				
					Swarow-Hammer					98				
					Tannwald-Schumburg					86				
					Semil					109				
					Liebstadtl					114				
					Alt-Paka					126				
					Arnau					142				
					Pilnikau					142				
					Trautenau					131				
					Trübenwasser					137				
					Freiheit-Johannesbad					142				
					Parschnitz					127				
					Königshan					122				
					Liebau					119				
					Falgendorf-Widach					131				
					Schwadowitz-Eipel					139				
					Böhm.-Trübau					140				
					Blansko					149				
					Brüsau-Brünnlitz					149				
					Brünn					149				
					Chotzen					140				
					Budigsdorf					140				
					Gaya					195				
					Hohenmauth					156				
					Hohenstadt					140				
					Landskron					155				
					Misslitz					149				
					Müglitz					140				
					Olmütz					140				
					Possitz-Joslowitz					154				
					Schimitz					149				
					Segen Gottes					162				
					Skalitz-Boskowitz					149				
					Triebitz					140				
					Ung.-Brod					195				
					Ung.-Hradisch Stadt					195				
					Wessely a. d. M.					195				
					Zwittau					149				
					Wien St.E.G., K.F.N.B. und Oe.N.W.B.					120				
					Floridsdorf					120				
					Floridsdorf-Jedlesee					120				
					Stadlau					120				
					Aussig Oe.N.W.B. transit					8				
					Prag k.k.St.B. transit					72				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
510	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Losoncz	Rokycan	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 358	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Németh-Bogsán	Duby					425				
				Pöstyen	Adlerkosteletz					219				
					Bodenbach St.E.G. oder B.N.B.					275				
					Böhm.-Leipa A.T.E. und B.N.B.					285				
					Chotzen					196				
					Hohenbruck					217				
					Josefstadt-Jaroměř					231				
					Kolin St.E.G.					221				
					Königrätz					227				
					Kreibitz-Teichstatt					297				
					Kuttenthal					257				
					Lissa					240				
					Pardubitz St.E.G.					207				
					Reichenberg					294				
					Rumburg					301				
					Schluckenau					305				
					Senftenberg					213				
					Starkenbach					275				
					Swarow					293				
					Tetschen Oe.N.W.B. oder B.N.B.					275				
					Turnau					272				
					Tinischt St.E.G.					204				
					Wildenschwert St.E.G.					191				
					Zwickan i. B.					303				
				oder vice versa										
				Miskolcz	Wegstädtl					384				
					Wegstädtl-Hněwitz					374				
				Nagy-Sáros	Böhm.-Leipa A.T.E.					380				

1	2	3	4	5								6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht											Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von				nach				bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
511	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Regiesendungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, u. zw. Frachtgüter des Specialtarifes 2	der Classe C	der Classe B	der Classe A	der Classe II	der Classe I				Prag Hrabovka transit	Hofmann-Městetz Morawan	Localtarif	Verschieden	Frachtsätze der Classe C	des Specialtarifes 3	der Classe C	der Classe B	der Classe A	der Classe II	Verschieden	Im Rückvergütungswege			
				oder vice versa																		
				Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg			Anfgabe in beliebigen Mengen 5000 kg					per Frachtbrief nnd Wagen	Tarifclassen allgemein										
				Aufrechthaltung der für die betreffenden giltigen Tarifbestimmungen																		
				vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900																		

Anf Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Aufgeber nnd Empfänger lautende Originai-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1901

Die Sendungen müssen für Regiezwecke der im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Localbahn Chrudim-Hlotitz bestimmt sein

Fortlaufende Nummer	512	513	514
Die Publication erfolgt	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Rohpetroleum	Kokes der Pos. K—25 der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Segen-Gottes	Olmütz (St.E.G.) transit	Segen-Gottes
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Budapest (dunaparti p. u., József-város, Lipótváros, nyugoti p. u., Angyalföld) Köbánya (alsó und felsö p. u.) Budapest-Kelenföld / Budapest (deli vasut) loco Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdö-Kitérö	Pardubitz St.E.G.	Lábatlan
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	2000 Tonnen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Partelen auf elgene Kosten zn besorgen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende März 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900 / vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden		Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1140	33 Heller	110 Heller / 134 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1536 / 1240 / 296		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege / Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, auf deu Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende Juni 1900	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original - Frachtbrief-Duplicate, welche Documente der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen spätestens bis Ende März 1901 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen		Nebenstehender Frachtsatz findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit der Station Pardubitz in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
515	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Sammelgüter aller Art als Frachtgut	Cassel (Ober- und Unterst.)	Wien und Floridsdorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Wagen und mit je einem Frachtbrief oder Zahlung der Fracht hiefür	bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1900	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1		Pfg. 484		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze gelten nur in der Richtung von Deutschland nach Oesterreich
				Cassel (Rangirstation)	Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Kornenburg, Stockeran der Oesterr. Nordwestbahn.					484				
				Eisenach	Wien (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus und Praterquai, sowie Nussdorf der Oesterr. Staatsb.					422				
				Erfurt	Wien und Stadlau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft					388				
				Neudietendorf						395				
				Wernshausen						409				
				Halle a. S.						389				
				Hildesheim						502				
				Wülfel						521				
				Schönebeck						432				
				Cassel (Ober- und Unterst.)	Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.					494				
				Cassel (Rangirstation)	Wien-Donauquaihahnhof der Oesterr. Staatsbahnen					494				
				Eisenach						432				
				Erfurt						398				
				Neudietendorf						405				
				Wernshausen						419				
				Halle a. S.						399				
				Hildesheim						512				
				Wülfel						531				
				Schönebeck						442				
				Cassel (Ober- und Unterst.)	Wien (K.E.B.) der Oesterr. Staatsbahnen					504				
				Cassel (Rangirstation)						504				
				Eisenach						442				
				Erfurt						408				
				Neudietendorf						415				
				Wernshausen						429				
				Halle a. S.						409				
				Hildesheim						522				
				Wülfel						541				
				Schönebeck						452				
516	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Manganerz	Vaskob-Barest	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Anhang vom 1. Jänner 1900 zum Tarife, Theil II, Heft 2, Posit. 24	201	Heller 188	13	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
517	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Holzkohle	Illava	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	79 Heller		Im Kärtirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
518	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Bisenz-Pisek transit	Nemotitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	35 Heller	31 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1901	
519	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**								Heller	Heller	Heller			
			Bangeräthe der Pos. B—5	Aussig (St.E.G.)	Raudnitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	41	29	12	Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe sind spätestens bis Ende März 1901 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Liquidirung der entfallenden Refactie erlischt	Die Sendungen müssen für den Bau der Localbahn Raudnitz-Hospozin bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt worden, worüber seitens der Station Raudnitz die entsprechende Bestätigung auf den Original-Frachtbriefen beigebracht werden muss. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Kralup (St.E.G.)					40	28	12			
			Eisenbahnschwellen der Pos. H—19	Prag-Hrabovka transit (St.E.G.)					43	30	13			
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und 6	Kralup (St.E.G.)					40	28	12			
				Prag-Hrabovka transit (St.E.G.)					64	45	19			
				Olmütz (St.E.G.)					207	145	62			
				Libschitz					45	32	13			
				Olmütz (St.E.G.)	Prag-Hrabovka transit (St.E.G.)				174	122	52			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
520	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter a) der Classe I b) der Classe II c) der Classe A	Topkowitz-Kartitz	Arnau Böhm.-Skalitz Hohenelbe Parschnitz Pilnikau Schwadowitz-Eipel Trautenau Trühenwasser oder vice versa	Auftrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) c) 264 205 179 284 225 200 257 200 175 289 224 179 273 213 179 301 233 185 284 221 179 290 225 184		Im Kartirungswege		In den nebenstehenden Frachtsätzen ist der Portozuschlag für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn nicht inbegriffen
521	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Eisenbahnschwellen der Pos. H—19 Eisenartikel der Pos. H—5	Kolin St.E.G.	Adamsthal Borohradek Elbeteinitz Lihschitz Nimburg St.E.G. Olmütz St.E.G. loco und trans. Pardubitz St.E.G. Prag-Hrabovka trans. Přelauč Tinischt Zasmuk Gross-Bečwar	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auftrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	Verschieden	Nachlass von 30 pCt. (dreissig Percent) von den officiellen Frachtsätzen des Localgütertarifes	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Bauleitung der Localbahn Kolin-Čerčan oder auf die Organe derselben als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1901 einzusenden sind	**Auf den Frachtbriefen muss seitens der Abgabsstationen bestätigt erscheinen, dass die betreffenden Sendungen zum Baue der Localbahn Kolin-Čerčan Verwendung gefunden haben. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen**
522	**Salzkammergut-Localbahn**	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Cement und Cementwaaren der Pos. 6 und 7	St. Leonhart	Eugendorf Kraiwiesen Irlach Thalgau Teufelmühle St. Lorenz Mondsee St Gilgen St. Wolfgang Strohl Aigen-Voglhub Ischl	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 32 34 38 39 41 44 46 52 55 55 56 56		Im Kartirungswege		
523	**Salzkammergut-Localbahn**													

Frachtermässigung für Düngemitteltransporte.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 99 ex 1898, Post 1763, für die Salzkammergut-Localbahn kundgemachten Frachtermässigungen für Düngemitteltransporte bleiben bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 in Giltigkeit.

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nach- und gilt stehender Bedingungen	6
in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- u. Inventargegenstände, Schienen, Schienen-Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge	Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend	Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Tenderlocomotiven (Secundärzugsmaschinen), auf eigenen Rädern laufend	Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend
Wien (Matzleinsdorf)				
Monfalcone und vice versa				Wr.-Neustadt und vice versa
				Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte
Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano-Reichsgrenze bestimmt und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden Bei Beförderung: a) als Eilgut, b) als Frachtgut in jedem Gewichte, c) als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief				Die Sendungen müssen von einer Dienststelle der k.k.Oe.St.B. an die Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt, bezw. von dieser an eine Dienststelle der k.k.Oe.St.B. zur Aufgabe kommen
bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900				
Localtarif				
Verschieden	Classe B je nach dem Gewichte			236 / 38
a) 0·8 h b) 0·4 h c) 0·31 h per 100 kg und 1 km	43·90	87·70	131·50 Kronen per Stück	118 / 19
Verschieden				118 / 19
Im Kartirungswege				

Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 4 vom 11. Jänner 1900 unter fortlaufender Nummer 295, 296, 297 und 300 im Verkehre von und nach Grenze Hetzendorf verlautbarten Frachtbegünstigungen gegenstandslos

Südbahn-Gesellschaft

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Eichen-, Rusten- und Eschenklötze, sowie andere Rundhölzer, ausnahmlich jener Holzgattungen, welche nicht Gegenstand eines tarifmässigen Einschlages in der mittelenropäischen Forst- und Landwirthschaft sind	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen (s. auch die nachstehende Begünstigung für Klötze nach Passau)	Barcs (siehe die speciellen Bedingungen hezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach Bayern, Süddentschland, der Schweiz und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren										
Passan	Passau*)												
Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen (anch Schntzwagen). Das Anfladen der Sendungen in die Eisenhahnwagen ohliegt der Partei	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen												
Die Sendnngen mässen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakráczer Bahn oder aher ans Slavonien per Achse über die Drauhrücke in Barcs eingelangt sein. Bei den von Belišce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Znfnhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig													
vom 1. Jänner 1900 his auf Widerruf, längstens aher his Ende Decemher 1900													
Localtarife													
Verschieden, je nach der Länge der Klötze	Verschieden												
136 Heller incl. ungar. Steuer	a) 155 Heller h) 160 Heller incl. ungar. Steuer und incl. Aufladegehühr *)												
Verschieden, je nach der Länge der Klötze	Verschieden												
Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege												
	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeherin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, hezw. Bahnfrachtbriefe nach Barcs, hezw. Nachweisung der Znfuhr per Achse ans Slavonien über die Drauhrücke, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdaner in Vorlage gehracht werden müssen												
	*) Der unter a) angeführte Frachtsatz wird nur für per Schlff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, jener unter b) für von westlich Draueck, für mittelst Barcs-Pakráczer Bahn, hezw. ah Belišce und Miholjac anch über Baranya-Szt. Lörincz und für aus Slavonien per Achse über die Drauhrücke nach Barcs gelangte Sendungen gewährt												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
526	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Siehe Tabelle		ad a) und b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad b) **Bei Auflieferung von mindestens 28.000 Tonnen.**	ad a) vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 ad b) vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Verbandstarife	V e r s c h i e d e n	Siehe Tabelle	V e r s c h i e d e n	ad a) Im Kärtirungswege ad b) Im Rückvergütungswege		

N a c h	V o n							
	Drenovce		Ottok		Spačva		Vrbanje	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern							
Budapest-dunapart. t. p. u. und Jozsefváros	115	99	99	83	106	90	110	94
Budapest-nyugoti p. n., Lipótváros und Angyalföld	121	103	105	87	112	94	116	98
Fiume	159	141	143	125	150	132	154	136
Wien St.E.G., „ K.F.N.B., „ Matzleinsdorf und Schwechat-Kledering	169	161	153	145	160	152	164	158

[illegible] Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1901 an die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Abtheilung C IV b) [illegible] einzusenden sind

[illegible] Frachtsätze finden unter Aufrechthaltung der auf diese Frachtbegünstigung bezüglichen Bestimmungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche [illegible] Ottok, Spačva und Vrbanje nach Vinkovci gesendet, dort behufs Manipulation ausgeladen und dann durch dieselbe Firma mittelst Eisenbahn nach Budapest, [illegible] Schwechat-Kledering weiter befördert werden. Für solche Sendungen wird eine **Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg** eingehoben und zugleich [illegible] Reexpedition in Vinkovci spätestens 12 Monate nach Einlangen der Sendungen in Vinkovci erfolgt sein muss. Rücksichtlich dieser reexpedirten Sendungen [illegible] Liquidirung der Frachtbegünstigung auch die auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den per Bahn [illegible] der Sendungen von der Aufgabsstation bis Vinkovci und die den Weitertransport ab Vinkovci nachweisenden, auf den Namen derselben Partei als noch [illegible] lautenden Frachtbrief-Duplicate in Vorlage zu bringen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
527	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und Bács-Bodrogher Localeisenbahn	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Algyö	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1900	277	253	24	Im Kartirungswege		
				Beska					262	229	33			
				Detta					311	287	24			
				Gyertyámos					297	257	40			
				Hodmezö-Vásárhely					280	263	17			
				India					260	229	31			
				Karlocza					265	215	50			
				Kukujevci-Erdöveg					240	227	13			
				Martinci					246	221	25			
				Mitrovicz					249	207	42			
				Mitrovicz-Szávapart					249	207	42			
				Mokrin					287	269	18			
				Nagy-Kikinda					290	257	33			
				Nagy-Szt. Miklós					290	275	15			
				Orczifalva					308	277	31			
				Oroszlámos					282	259	23			
				Ó-Bessenyö					287	269	18			
				Perjámos					295	285	10			
				Pétervárad					267	215	52			
				Putinci					257	227	30			
				Ruma					252	221	31			
				Samac loco					222	197	25			
				Samac-Szávapart*)					226	197	29			
				Sárafalva					292	281	11			
				Sid					237	231	6			
				Szeged					275	239	36			
				Szeged-Rokus					275	249	26			
				Szöreg					277	249	28			
				Sztamora-Moravicza					313	293	20			
				Temesvár-Gyárváros					305	257	48			
				Temesvár-Józsefváros					305	257	48			
				Topolovecz					310	281	29			
				Uj-Pazua					260	239	21			
				Ujvidék					267	215	52			
				Valkány					285	263	22			
				Varjas					297	291	6			
				Verhács					277	245	32			
				Versecz					316	303	13			
				Vojtek					310	281	29			
				Zimony					260	253	7			
				Zsombolya					295	257	38			
				Ada					315	229	86			
				Bács-Martonos					287	233	54			
				Bács-Petrovoszelo					324	229	95			
				Moholy					319	229	90			
				Ó-Bécse					332	229	103			
				Ó-Kanizsa					292	233	59			
				Zenta					304	229	75			
				Vogány				Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	217	—			
									Heller per 100 kg incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Heller per 100 kg			

*) In dem für Samac-Szávapart ausgewiesenen Satze ist die Benützungsgebühr für das Ufergeleise bereits enthalten. Dieser Satz gelangt nur für in Samac loco aufgegebene Sendungen zur Anwendung und müssen daher dieselben mit Landfuhrwerken zugeführt werden, bezw. mit Schiffen anlangen und aus diesen in die Eisenbahnwagen umgeladen werden

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
528	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Getreide	Brsádin	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Es besteht kein directer Frachtsatz	228 Heller inclusive ungarischer Steuer		Im Kartirungswege		
529	**Südbahn-Gesellschaft**		Ochsen, lebende, in ganzen Wagenladungen, bei frachtgutmässiger Beförderung	Nagy-Gorica Sziszek Zágráb S.B.	Triest S.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes IVa des Localtarifes der Südbahn	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 497 545 463 per Quadratmet. Ladefläche incl. Mgb. und ungar. Steuer	395 470 367	102 75 96	Im Kartirungswege		
530	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Wein, Weinmost und Weinmaische	Szárazvám und umgekehrt	Ebenfurth	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Westungarisch-Niederösterreichischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893	20 Heller	16 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen [illegible] er auf den Verfrächter als Aufgeber lautenden Original-Aufgabsschein [illegible] Frachtbrief-Duplicate, welche Documente spätestens bis Ende März 1901 bei [illegible] Generaldirection der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn in Sopron vorzulegen sind	Diese Frachtsätze [illegible] zu allfälligen Lasten der Strecke Szárazvám–Lajta-Hidfalu Landesgrenze

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
531	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	**Südbahn-Gesellschaft**	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind Sendungen, die in Baranya-Szt. Lörincz auf die Szt. Lörincz-Szatina-Nasicer Localbahn übergeben, überdies solche Sendungen nach Bayern, Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brcka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Esseg provenien	Barcs	folgenden bayer. Stationen:*) Augsburg Dachau, Günzach, Mittersendling, München C.B., München O.B., München S.B., Neuulm und Penzberg Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miesbach und Rosenheim Donauwörth und Nördlingen Freilassing. Teisendorf und Traunstein Freising Röthenbach b. Lindau Kempten Kulmbach und Probstzella Landshut Lichtenfels und Meiningen Marktl								
	Stationen der Französischen Ostbahn, ferner nach Bregenz trs. und Buchs trs. mit der Bestimmung nach Südfrankreich		den im Oesterr.-Ungar. Schweizerischen Verbandstarife, Theil IV, 2. Heft, enthaltenen Stationen			den im Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarife, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen								
	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein, bei den von Belisce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig. *) Nach Stationen der königl. Bayerischen Staatsbahnen werden die nebenstehend unter a) angeführten Nachlässe nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, jene unter b) für von westlich Draueck, für aus Slavonien per Achse über die Draubrücke und für mittelst Barcs-Pakráczer Bahn, bezw. ab Belisce und Miholjac auch über Baranyá-Szt. Lörincz nach Barcs gelangte Sendungen gewährt													
	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900													
	Oesterr.-Ungar.-Französ. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft (Frachtsätze der Serie 2)		Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft (Frachtsätze der Serie 2)			Süd-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil IV, Tarifheft 2, [Frachtsätze der Abtheilungen b) und c)]		Oesterr.-Ungar-Bayerischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2 [Frachtsätze der Abtheilungen b) und c)]		Mark a) b) 0·64 0·39 0·64 0·26 0·64 0·52 0·38 0·30 0·58 0·58 0·54 0·36 0·60 0·38 0·58 0 48 0·51 0·51 0·61 0·52 0·45 0·35				
			Verschieden			Verschieden								
	5·50 Francs per Tonne = 1000 kg, bezw. 55 Centimes per 100 kg		45 Centimes per 100 kg			0·45 Mark per 100 kg						Im Rückvergütungswege		
	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. Bahnfrachtbriefe nach Barcs oder Nachweisung der Zufuhr per Achse aus Slavonien über die Draubrücke, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsfrist in Vorlage gebracht werden müssen													
	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1900 giltigen Frachtsätze													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
532	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frische Rübenschnitte und Saturationsschlamm			Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1900	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 4	Verschieden	Heller		Im Kartirungswege		
				Zuckerrübe	Angern									
				Kimle						54				
				Körtvélyes						44				
				Lébény-Szt. Miklós						57				
				Ligetfalu						37				
				Oroszvár						39				
				Rajka						42				
				Gáta						47				
				Köpcsény						42				
				Moson-Ujfalu						49				
				Angern										
					Kimle					35				
					Körtvélyes					34				
					Lébény-Szt. Miklós					45				
					Ligetfalu					27				
					Oroszvár					29				
					Rajka					32				
					Gáta					37				
					Köpcsény					32				
					Moson-Ujfalu					39				
533	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, rafflnirt	Oderberg (K.O.E., K.F.N.B.)	Györ (U.St.B.)	Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	146·6 Heller	Im Kartirungswege			
534	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Noskovci transit (von Stationen der Localbahn Bellsće-Noskovci)	Wien St.E.G., Wien (Matzleinsdorf) und Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	120 Heller	Im Kartirungswege		Die Sendungen [illegible] durch die Parte[illegible] Kosten [illegible]	

535

Südbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7

Localtarife	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2 (Frachtsätze der Serie 2)	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif. Theil IV, 2. Heft (Frachtsätze der Serie II)	Süddeutsch.-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 (Frachtsätze der Abtheilungen b und c)	Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft (Frachtsätze der Serie II)	Oesterr.-Ungar.-Bayer. Verbandstarif. Theil IV. Heft 2 (Frachtsätze der Abtheilungen b und c)	Bezeichnung	8
						Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	
Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden					Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
a) 180 b) 173 Heller per 100 kg incl. ungar. Steuer	Verschieden					Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 4·40 b) 2·50 c) 2·50 Francs per Tonne = 1000 kg	a) 35 b) 20 c) 20 Pfennig per 100 kg	a) 44 b) 25 c) 25 Ctms. per 100 kg	Mark 0·15 per 100 kg	15 Centimes per 100 kg	Mark 0·20 per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) 11
Kartirung	Im Rückvergütungswege					Art der Durchführung	12
	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen					Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1900 giltigen Frachtsätze					Besondere Bemerkungen	14

Passau transit via Leoben	a) Sziszek (Sissek) b) Zágráb (Agram)	a) Sziszek (Sissek) b) Zágráb (Agram) c) Gradec	Sziszek (Sissek) und Zágráb (Agram)
	den im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Stationen der Französischen Ostbahnen	Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien **)	Bregenz transit und Buchs transit mit der Bestimmung nach Belgien oder nach Südfrankreich *)
		den in den nebenbezeichneten Verbandstarifen enthaltenen Stationen	
Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen		
	vom 1 Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900		

*) Die Nachlässe auf die directen Frachtsätze nach Bregenz transit und Buchs transit gelten nur für nachweislich nach belgischen oder südfranzösischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen oder südfranzösischen Stationen adressirte Sendungen.

**) Die Nachlässe auf die directen Sätze nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen Stationen adressirte Sendungen

Fortlaufende Nummer	536	537	538
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Weichholz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Sziszek (Sissek)	Belišće	Belišće
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Passau transit via Leoben	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Wien Matzleinsdorf, Simmering Schwechat-Kledering	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Wien-Matzleinsdorf, Simmering, Schwechat-Kledering
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen mit directen nach Mannheim transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden und nach Rheinland, Westphalen oder darüber hinaus bestimmt sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat durch die Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** In dieses Quantum werden auch jene gleichartigen Sendungen einbezogen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer ab Belišće nach Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-Jozsefváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Lipótváros und Budapest-nyugotl pal. verfrachtet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife, bezw. Tarif für den Westnngar.-Oesterr. Eisenbahnverband	Bestehender ermässigter Kartirungsfrachtsatz
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Es besteht kein directer Frachtsatz	136 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	165 Heller per 100 kg incl. ungar. Steuer	136 Heller	126 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Besteht kein directer Frachtsatz		10 Heller
Art der Durchführung	Kartirung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen von [illegible] reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefkopien, welche innerhalb drei Monaten nach Ablauf der Begünstigungsdauer der Direction der kgl. Ungar. Staats-Eisenbahnen, Abtheilung C IV b) vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen		Die Kosten der Umladung in Noskovci sind in dem Frachtsatze inbegriffen	Die Kosten der Umladung in Noskovci sind in den Frachtsätzen inbegriffen

Fortlaufende Nummer	539	540
1		
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
und im Namen der		
für Artikel	Mahlproducte der Pos. M—4	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Velencze / Martonvásár	Blacko-Jaksić Caglio Cigleolk Ljeskovica Londjica Pleternica Pozsega Ratkovica Zoljan
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	a) Wien loco (sämmtliche Bahnhöfe und Wien Lagerhaus); b) Wien St.E.G. transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, giltig vom 1. November 1892, aufgenommenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien instradirt	a) Budapest d. p. t. p. u. „ -Józsefváros b) Wien St.E.G., K.F.N.B. oder Matzleinsdorf c) Firme
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	**Verfrachtung von mindestens 5000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. März 1899, resp. Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892	Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 3; Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 3; Ungar.-Adriatischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1; Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	Heller a) 114 b) 164 c) 116 a) 108 b) 158 c) 115 a) 108 b) 158 c) 115 a) 105 b) 155 c) 115 a) 114 b) 164 c) 115 a) 118 b) 168 c) 113 a) 118 b) 168 c) 119 a) 103 b) 153 c) 111 115
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	a) 20 Heller b) 16 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1901 bei der Direction der Südbahn-Gesellschaft in Wien einzureichen sind	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1901 an die Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen		Die sub a) angeführten Frachtsätze sind, mit je 6 Heller per 100 kg erhöht, auch für die Stationen Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u. und Budapest-Angyalföld giltig

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
541	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	A) Kalidüngsalze B) Pottasche	Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G.	Azuga Botosani Braila Bucaresti Fil. Buhusi Galati Hece-Lespeci Onesti Piatra-Neamt Ploesti Targul-Frumos	1. Die Frachtsätze unter A gelangen nur bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; die Frachtsätze unter B aber bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zur Anwendung. 2. Aufrechthaltung der allgemeinen reglementarischen und Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes. 3. Die Sendungen sind in Rumänien von dem Empfänger auf eigene Kosten abzuladen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Theil II, Heft 1, des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895		Ctms. A) B) 273 427 307 520 347 649 317 557 340 618 357 677 304 511 361 683 350 649 297 497 317 549		Im Kartirungswege		
542	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Hufnägel	Peggau	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Stationen der rumänischen Eisenbahnen	Aufrechthaltung der für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von Peggau für Quantitäten		
	unter 5000 kg per Frachtbrief	von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg		
Bacan	870	646	463
Barlad	968	735	524
Focsani	881	700	470
Piatra Neamt	940	692	498
Roman	817	610	437
Tecuciu	906	728	493

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
543	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	a) gekörnte, reine, zur Klärung von Flüssigkeiten etc. noch nicht gebrauchte; b) gemahlene (Beinschwarz), rein oder gebrauchte Knochenkohle (Spodium)	Botosani	Rohatetz	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II (Heft 1) für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 412 Centimes b) 317 „	a) 410 Centimes b) 289 „	Im Kartirungswege		
					Wien (K.F.N.B.)					a) 412 Centimes b) 317 „				
					Wien (St.E.G.)									
544	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	a) Güter des allgemeinen (Classen-) Tarifes, b) Güter des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in Rubrik 8 bezeichneten Verbandstarifes	Siehe die untenstehende Tabelle		Einhaltung der für den allgemeinen (Classen-) Tarif und den Ausnahmetarif Nr. 3 des in Rubrik 8 bezeichneten Verbandstarifes geltenden Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1900	Tarif (Theil II, Heft 1 und 2) für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Jänner 1895	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die Tabelle		Im Kartirungswege		

a) Allgemeiner (Classen-) Tarif

von oder nach	nach oder von Saskut					
	Eilgüter	Stückgutclassen		Wagenladungsclassen		
		I	II	A	B	C
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg					
Bodenbach	2698	1395	1167	816	607	480
Brünn (K.F.N.B.)	2332	1212	1002	714	526	423
Prag (Oe.N.W.B.)	2660	1375	1139	815	599	477
„ (St.E.G.)						
Tetschen	2698	1395	1167	816	607	108
Wien (K.F.N.B.)	2499	1295	1072	751	563	445
„ (St.E.G.)						
Budapest-dunap. t. p. u.	—	1100	909	645	492	406
„ -Józsefváros	2026	1100	909	645	492	406
„ nyug. p. u.	2026	1106	915	645	492	412

b) Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren)

von	nach Saskut								
	A			B			C		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg								
Bodenbach	771	538	438	799	561	495	856	637	571
Brünn (K.F.N.B.)	752	552	405	752	552	455	809	628	531
Prag (Oe.N.W.B.)	853	634	455	853	653	514	910	729	590
„ (St.E.G.)									
Tetschen	771	538	438	799	561	195	856	637	571
Wien (K.F.N.B.)	803	595	131	803	595	485	860	671	561
„ (St.E.G.)									
Budapest-dunap. t. p. u.	708	558	370	708	558	370	790	637	473
„ -Józsefváros									
„ nyng. p. u.	708	558	370	708	558	370	793	643	479

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
545	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Klinkersteine und Klinkerpflasterplatten (Thonplatten, Pflasterplatten aus gebranntem Thon)	Weleslawin	Bucarest-Filaret	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 4 o des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandes geltenden Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Heft 1 des Tarifes (Theil II) für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	451 Centimes		Im Kartirungswege		
546	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Packpapier	Wr.-Neustadt	Marasesti Sascut	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 des Oesterr.-Ung.-Rumänischen Eisenbahnverbandes giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenbahnverband (Theil II, Heft 1)	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Cts. 630 648		Im Kartirungswege		
547	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Serien A, B und C des Ausnahmetarifes Nr. 3 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes	Schimitz Bucarest gara d. nord Bucarest Fil. Jasi		Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 3 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes vorgeschriebenen Bedingungen. I. Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. II. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. III. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Siehe Tabelle			Im Kartirungswege		

	A			B			C		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Centimes per 100 kg								
Bucarest gara d. nord . .	847	637	429	847	637	481	939	695	539
Bucarest Fil.	856	644	434	856	644	486	951	704	547
Jasi	689	510	374	689	510	424	731	565	479

Fortlaufende Nummer	548	549
1		
Die Publication erfolgt von der Namen der betheiligten Verwaltungen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
2 / 3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zinkerze	Frische Fische, sowie sämmtliche sub a) angeführte Artikel des Ausnahmetarifes 24 als Eilgut
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Mármaros-Sziget	Hagieni
5		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Galati (transito)	Fetesci
5		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe von beliebigen Mengen als Eilgut und unter Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 24 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, bestehenden besonderen Bestimmungen
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895	Localtarife
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	251 Centimes	1560 / 1564 / Centimes
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage a) des Original-Frachtbriefes für den Bahntransport, b) des Original-Schiffsfrachtbriefes, bezw. des Original-(Schiffs-) Aufgabs-Recepisses oder des Original-Connossements, welches die zur Identificirung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss. Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Frachterstattungs-Gesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der General-Direction der Rumänischen Eisenbahnen in Bucarest einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet	
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
550	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohlensäure, flüssige, in Stahlgefässen	Budapest-Ferenczváros	Jasy	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes	845 Centimes	665 Centimes	180 Centimes	Im Kartirungswege		
			Stahlreservoirs zur Beförderung von flüssiger Kohlensäure, benützte, leer zurückgehende	Jasy	Budapest-Ferenczváros	a) bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens b) 5.000 kg c) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht		a) 711 Centimes b) 615 Centimes c) 491 Centimes				
551	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Ultramarin	Seidenberg	Bacau	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der im Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbande bestehenden allgemeinen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1. giltig vom 1. Jänner 1895	Centimes 888	746	142	Im Kartirungswege		
					Barlad				1039	880	159			
					Burdujeni				—	572	—			
					Bucarest Fil.				1258	874	384			
					Bucarest Nord				1247	865	382			
					Dorohoi				938	651	287			
					Focsani				1029	871	158			
					Galati				1141	970	171			
					Jasy				877	736	141			
					Pascani				775	645	130			
					Roman				829	693	136			
				Boidenbach und Tetschen	Bacau				942	800	142			
					Barlad				1093	934	159			
					Burdujeni				—	626	—			
					Bucarest Fil.				1311	912	399			
					Bucarest Nord				1300	903	397			
					Dorohoi				1018	705	313			
					Focsani				1083	925	158			
					Galati				1195	1024	171			
					Jasy				931	790	141			
					Pascani				829	699	130			
					Roman				883	747	136			
				Aussig und Schreckenstein	Bacau				1142	800	342			
					Barlad				1276	934	342			
					Burdujeni				—	626	—			
					Bucarest Fil.				1335	912	423			
					Bucarest-g.d.n.				1326	903	423			
					Dorohoi				1017	705	312			
					Focsani				1267	925	342			
					Galati				1366	1024	342			
					Jasy				1132	790	342			
					Pascani				1041	699	342			
					Roman				1089	747	342			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
552	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Hatvan	Bacau Botosani Dorohoi Falticeni Jasi Pascani Piatra Neamt Roman	Die Frachtsätze ad I gelangen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, jene ad II bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zur Anwendung	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif Nr. 23 des Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1895		Centimes I / II 506 / 426 421 / 358 427 / 363 426 / 362 498 / 420 422 / 359 564 / 472 462 / 391		Im Kartirungswege		
				Selyp Station der kgl. Ungar. Staatsbahn	Bacau Botosani Dorohoi Falticeni Jasi Pascani Piatra-Neamt Roman	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens I. 5.000 kg II. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 23 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandes giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Directe Frachtsätze bestehen nicht	I / II 511 / 431 426 / 363 432 / 368 431 / 367 503 / 425 427 / 364 569 / 477 467 / 396				
553	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eier, russischer Herkunft	Strassburg (C.B.) und Neudorf	Brody (Bhf.) trs. Husiatyn trs. Nowosielitza (Bhf.) trs. Podwołoczyska (Bhf.) trs. und Tarnopol trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Theil II, Heft 1, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juni 1899	Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze	Pfg. a) 736 / b) 586 a) 807 / b) 640 a) 801 / b) 635 a) 768 / b) 610 a) 814 / b) 655 a) 885 / b) 709 a) 879 / b) 704 a) 846 / b) 679		Im Kartirungswege		
				Saarbrücken	Brody (Bhf.) trs. Husiatyn trs. Nowosielitza (Bhf.) trs. Podwołoczyska (Bhf.) trs. und Tarnopol trs.									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
354	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, etc. des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	sämmtlichen österreichischen Stationen der untenstehenden Tabelle	den Stationen Köditzberg und Königsee i. Thür. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt	Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes geltenden Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr, Tarif vom 1. November 1898	Besteht keiner	Laut untenstehender Tabelle		Im Kartirungswege		

Von

Stationen der Anssig-Teplitzer Eisenbahn

Nach	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schönlan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Trebschitz	Türmitz und Pridlitz Ladepunkt	Ullersdorf
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																
Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt:																	
Köditzberg	85·6	88·6	90·1	82·1	90·6	—	86·6	90·1	86·1	94·6	90·5	89·6	89·6	90·1	84·1	89·5	89·6
Königsee, Thüringen	86·6	89·6	91·1	83·1	91·6	—	87·6	91·1	87·1	95·6	91·5	90·6	90·6	91·1	85·1	90·5	90·6

Von

Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Nach	Blin	Brnch	Brüx	Dux-Liptitz	Eisenberg	Komotau	Kosten	Ladewitz	Littitz	Nürschan	Ober-Lentensdorf	Ossegg-Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Staab	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesen-Oberlentensdorf
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																
Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt:																	
Köditzberg	90·0	87·0	85·6	88·1	82·1	—	90·0	88·6	86·0	88·0	85·1	87·0	84·0	90·0	90·0	87·1	85·1
Königsee, Thüringen	91·0	88·0	86·6	89·1	83·1	—	91·0	89·6	87·0	89·0	86·1	88·0	85·0	91·0	91·0	88·1	86·1

Von

Nach	Stationen der St.E.G.			Stationen der Oe.N.W.B.		Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn										
	Aussig	Schönpriessen	Strebichovic-Vinaric (Libn.-Schacht)	Aussig	Grosspriessen	Altkladno, Buschtěhrad, Dnby, Kladno, Neukladno	Chodau	Dassnitz	Davidsthal	Falkenau a. d. Eger	Kaaden-Brunnersdorf	Komotau	Königsberg-Maria-Kulm	Neusattl	Tuschnitz	Zieditz
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark															
Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt:																
Köditzberg	86·2	83·4	105·2	86·2	84·0	101·6	65·5	60·1	60·4	61·1	79·0	76·1	58·2	64·1	80·2	62·2
Königsee, Thüringen	87·2	84·4	106·2	87·2	85·0	102·6	66·5	60·1	61·4	62·1	80·0	77·1	58·2	65·1	81·2	62·3

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
555	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Kalk, gebrannten, und Kalkstaub	V i l s e c k	Aussig A.T.E. Annathal-Rothau Bleistadt Carlsbad Chodau Davidsthal Falkenau a. E. Hartenberg Klingenthal Königsberg-Maria-Kulm Neudau Neusattl Ober-Graslitz Schlackenwerth Zieditz Marienbad Pilsen Taus	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif Nr. 31, enthalten im Gütertarife, Theil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·89 0·51 0·50 0·54 0·50 0·45 0·45 0·47 0·47 0·67 *) 0·39 0·56 0·48 0·47 0·58 0·43 0·42 0·60 0·49		Im Kartirungswege		*) Gültig bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief
556	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Oswięcim	Barzdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Tarif, Theil II, Heft 6, des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes	60 Heller	58 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
557	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a und b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Arnau	Krakau Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad 1) 5.000 kg ad 2) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 1) 2) 266 246 488 454		Im Kartirungswege		
558	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes 12 b 12 c des Tarifes für den in der 8. Rubrik bezeichneten Eisenbahnverband	Wien Staatsbahnhof (St.E.G.) oder nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eschweiler Eschweiler-Aue Eschweiler-Thal Köln-Bonnthor Eschweiler Eschweiler-Aue Eschweiler-Thal Köln-Bonnthor	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Es bestehen keine	Mark 2·66 2·68 2·68 2·52 2·45 2·46 2·47 2·34		Im Kartirungswege		

*) Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Frachtsätze werden unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte zum Baue der städtischen Gaswerke in Wien bestimmt sind und rücksichtlich der nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände adressirten Sendungen mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergeben. Die betreffenden Frachtbriefe müssen an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sein. In den obigen Frachtsätzen ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle der städtischen Gaswerke nicht enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
559	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie (ausgenommen Gerstenmehl), Reisfuttermehl, bezw. Reiskleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl (zerkleinerte Oelkuchen) und entfettetes Oelsaatmehl aller Art, namentlich Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Leinsaatmehl, Palmkernkuchen, Palmkernkuchenmehl (Palmkernmehl), Cocoskuchen (Coprakuchen), Cocoskuchenmehl (Copramehl), Baumwollsamenkuchen, Baumwollsamenmehl, Erdnusskuchen, Erdnusskuchenmehl	A u s s i g den in der nachstehenden Tabelle bezeichneten Stationen oder umgekehrt		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 20. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Gütertarif, Theil II, Heft 3 A. vom 1. Jänner 1899 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach und von	Frachtsätze für 100 kg in Mark	Nach und von	Frachtsätze für 100 kg in Mark	Nach und von	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Aschaffenburg	1·48	Haar	1·42	Prien	1·52
Aschau	1·60	Hagelstadt	1·12	Radldorf	1·15
Assling	1·47	Hansham	1·50	Regensburg	1·08
Augsburg	1·39	Henfeld	1·50	Rosenheim	1·47
Bad Aibling	1·49	Hof	0·95	Roth	1·14
Bad Reichenhall	1·53	Holzkirchen	1·45	Ruhpolding	1·62
Bamberg	1·13	Ingolstadt C.B.	1·24	Sauerlach	1·43
Bergen	1·57	Kanfbenren	1·52	Schaftlach	1·47
Bernau	1·54	Kempten	1·61	Schleissheim	1·34
		Kochel	1·59	Schliersee	1·50
Bernried	1·47	Köfering	1·11	Schrohenhausen	1·30
Benerberg	1·53	Kolhermoor	1·48	Schwabach	1·12
Bichl	1·58				
Brannenburg	1·50	Kraiburg	1·36	Schwaben	1·44
Buchloe	1·47	Lohhof	1·33	Schweinfurt C.B.	1·25
Darching	1·47	Mangolding	1·10	Schweinfurt Stadt	1·25
Deisenhofen	1·41	Marqnartstein	1·58	Siegsdorf	1·60
Dollnstein	1·27	Matzing	1·61	Starnberg	1·43
Dorfen	1·39	Miesbach	1·49	Stein	1·10
		München C.B.	1·38	Strasskirchen	1·18
Eichstätt Stadt	1·31	München O.B.	1·39	Straubing	1·17
Ellingen	1·20	München Rangirbahnhof	1·37	Taimering	1·12
Endorf	1·51	München S.B.	1·38	Telsendorf	1·57
Erding	1·47	Neuburg a. d. D.	1·29	Thalham	1·48
Eurasburg	1·52	Neufahrn b. Freising	1·32	Tölz	1·50
Feldafing	1·44				
Feldkirchen	1·41	Neumarkt i. d. O.	1·17	Traunstein	1·5
Feldmoching	1·35	Neumarkt a. d. R.	1·30	Trostberg	1·6
		Neuulm	1·51	Tutzing	1·6
Fischbach a. Inn	1·51	Nördlingen	1·31	Uibersee	1·5
Freilassing	1·51	Nürnberg C.B.	1·09	Umraths hausen	1·6
Freising	1·29	Nürnberg O.B.	1·08	Wällerstein	1·6
Fürth	1·11	Oberaudorf	1·52	Wasserburg a. Inn	1·6
Grafing	1·45	Obertrauhling	1·10	Westerham	1·5
Grafrath	1·43	Oberwarngau	1·46	Wolfrathshausen	1·49
Grosshesselohe	1·39	Penzberg	1·50	Würzburg	1·41
Günzach	1·57	Pfarrkirchen	1·38	Zirndorf	1·15

Fortlaufende Nummer	560	561	562
1			
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
2			
3	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszow)	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Rundschwarten aus der Pos. H—19 — Holz aus der Pos. H—18, Pkt. 1 und 3, Pos. H—19, Pkt. 1 und 6, Pos. 20 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kalk, gebrannt	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bełzec	Setzdorf	b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Buda-Császár-fürdö-kitérö, Ö Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen
nach	Glinsko — Lemberg — Rawa ruska transit	Rosenau i. Schl.	der Schweiz (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margretben transit, Lindau transit, ferner Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), dann nach Stationen der Französischen Ostbahnen
5			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Anlieferung eines Minimalquantums von 30 Wagenladungen. — 3500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in nebenangenannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen
6			
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner bis 31. December 1900	vom 15. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Tarif, Theil II, Heft 1, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. März 1899	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 1, bezw. Theil III, Heft 2; Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 1, bezw. Theil III, Heft 2
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	41 — 55 — 24	Bestebt keiner	Verschieden
9			
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	26 — 39 — 18	49 Pfennige	Verschieden
10			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 — 16 — 6		ad b) 13 Centimes — ad a) 8 Centimes
11	Heller		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender längstens bis 1. März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist		Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1901 zu bewirken ist, und zwar: ad a) an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien, ad b) an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest
13			
Besondere Bemerkungen			
14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
563	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Zucker aller Art (Ausnahmetarif 14 des in Rubrik 8 genannten Tarifes)	Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen Nowosielitza (Bhf.) transit Podwołoczyska (Bhf.) transit: a) für Sendungen von Wołoczysk b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen	Krakau transit für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts	Bei Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 23. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. September 1896	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n Pfge. 74 66 a) 59 b) 92	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidirung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Nowosielitza und Podwołoczyska, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss; b) die auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, bezw. Nowosielitza und Podwołoczyska, nach einem deutschen Hafen. Bei Aufgabe der Sendungen mit directe von der russischen Versandstation nach der deutschen Hafenstation lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidirung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate von der russischen Versandstation nach einem deutschen Hafen. Die vorzulegenden Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Directium in Krakau in Vorlage zu bringen	
564	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische, bei Verladung in Wagen mit einem Ladegewichte von 12.300 kg und darüber	Siersza wodna	Granica transito (für Sendungen nach Stationen der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn und darüber hinaus)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 12.300 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	20¼ Heller per Tonne		Im Rückvergütungswege		

Fortlaufende Nummer	565	566	567
1	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
2	Anssig-Teplitzer Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
3	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Steinkohlentheer und Steinkohlentheerpech	a) Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsmittel, Eisenbahnschwellen, Brückenconstructionen, Stationseinrichtungen und Ausrüstungsgegenstände. b) Fahrbetriebsmittel
4	Freistadt in Oberösterreich und Mautbausen	Schönbrunn	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien
5	Aussig (A.T.E.) loco Karbitz Mariaschein Türmitz	Granica transito (für Russland), bezw. Szczakowa transito (für Russland)	Mnichowic-Strančic, Čerčan-Pišely und Beneschau
6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	a) Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder die Bauleitung der Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow als Empfängerin zu erscheinen hat, und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. b) die Sendungen müssen für die genannte Localbahn bestimmt sein
7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
8	Localtarife	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. August 1895	Localtarif
9	Bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Verbandsfrachtsatz	Verschieden
10	112 Heller	47 Heller	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg. ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
11	Verschieden		Verschieden
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	ad a) Im Rückvergütungswege. ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag
13			ad a) Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauunternehmung oder Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. In dem Falle als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
14			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der Namen der	und im	für Artikel	Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3		4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14

Das Zugeständniss wird gemacht

k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

a) Steinkohlen
b) Coaks

Fortlaufende Nummer	1			
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Sierszа wodna	Granica transit	Szczakowa (für Sendungen von Jaworzno)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Nadbrzezie-Landungsplatz transit (für Russland)		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Die Frachtzahlung hat a) bei Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Tragkraftziffer der verwendeten Wagen; b) bei Coaks nach dem factischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen, von der Aufgabsstation nach Nadbrzezie-Landungsplatz transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung ab Nadbrzezie-Landungsplatz auf dem Wasserwege hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nadbrzezie-Landungsplatz an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend		
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9			
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	816 Heller per Tonne	783 Heller per Tonne	775 Heller per Tonne
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11			
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege		
Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie-Landungsplatz bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr der Güter nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattuug vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten gezeichnet werden		
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
569	k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		a) Steinkohlen b) Coaks	sämmtlichen Stationen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife, mit Ausnahme der Stationen Chrzanów, Granica, Krzeszowice, Myslowitz, Myslowitz-Grube, Szczakowa und Trzebinia	Brody Reichsgrenze transit	Die Frachtzahlung hat a) bei Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; b) bei Coaks nach dem factischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen von der Aufgabsstation nach Nadbrzezie Landungsplatz trs. (für Russland), bezw. Nowosielitza trs. (für Rumänien) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung ab Nadbrzezie Landungsplatz auf dem Wasserwege, bezw. ab Nowosielitza per Achse nach Russland, bezw. Rumänien hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen) vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Nowosielitza an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandtstation bis Brody Bahnhof, bezw. Nadbrzezie Bahnhof, Nowosielitza Bahnhof (Zuczka) und Podwołoczyska Bahnhof bestehenden directen Tarifen zu geschehen vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für den Oberschlesischen und Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1., bezw. 16. Juli 1899; bezw. Localgütertarif, rücksichtlich der Ueberfahrs- und Manipulationsgebühren		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per Tonne Heller: 160 Kopeken: 12	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Nowosielitza bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, bezw. Rumänien, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1901 rücksichtlich der Sendungen nach Nadbrzezie Landungsplatz bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau und rücksichtlich der Sendungen nach Nowosielitza trs. bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland, bezw. Rumänien nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden	*)
					Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Russland)					460 9				
					Podwołoczyska Reichsgrenze transit					120 6				
					Nadbrzezie Landungsplatz transit (für Russland)					150 —				
					Nowosielitza transit (für Rumänien)					460 —				
										Die vorstehenden Nachlässe resultiren von den bis zur österreichischen Reichsgrenze eingehobenen Gesammtfrachten inclusive der Ueberfahrs- und Manipulationsgebühren				

*) Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt:

1. Bei Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody trs., Nowosielitza trs., bezw. Podwołoczyska trs. lautenden Frachtbriefen gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und der Aufnahmsscheine für die Weiterbeförderung der Sendungen ab den letzteren Stationen nach Russland.
2. Bei Aufgabe der Sendungen bis Brody trs., Nowosielitza trs., bezw. Podwołoczyska trs. und Weiterbeförderung ab diesen Stationen vorerst nach den gegenüberliegenden russischen Grenzstationen Radziwiłłow, russ. Nowosielitza, bezw. Wołoczysk und von den letzteren nach der im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten russischen Empfangsstation gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefe über die Beförderung bis zur österr. Grenzstation und von dieser bis zur russischen Grenzstation, wie auch der Frachtbriefe über die in dieser Station erfolgte Aufgabe zur Weiterbeförderung nach der russischen Bestimmungsstation. Die bezüglichen Documente sind längstens bis Ende März 1901 der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen.

Für die Zeit vom 1. Mai 1900 bis 31. August 1900 wird rücksichtlich der Sendungen nach Wołoczysk ein Nachlass von 150 Hellern und 6 Kopeken und rücksichtlich der Sendungen nach Wojtowcy und darüber ein Nachlass von 230 Hellern und 6 Kopeken per Tonne gewährt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
570	Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.		Güter der Classe A	Smiřitz S.N.D.V.B.	Wien Oe.N.W.B. und umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	229 Heller	205 Heller	24 Heller	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Zeitpunkt der Anhebung	Besondere Bemerkungen
2	Nr. 148 vom 30. December 1899	3489	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Dobřan, Kasnian, Nürschan, Ober-Břis, Pilsen, Podersam, Přestitz, Rudig, Staab, Stankau, Třemoschna, Tuschkau-Kosolup	Alt-Münsterol Station und Grenze, Amamoeiler Station und Grenze, Avricourt (Deutsch) Station und Grenze, Chambrey Station und Grenze, Pentsch Station und Grenze, Novéant Station und Grenze, Stationen der Elsenbahnen in Elsass-Lothringen	11. Februar 1900	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
23	Nr. 1 vom 4. Jänner 1900	67	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fuhrbetriebsmittel	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, enthaltenen Stationen, mit Ausnahme jener der Localbahnen Tarnopol-Kopyczyńce und Dolina-Wygoda	Krakau	In der Rubrik 12 (Art der Durchführung) soll es statt „Im Rückvergütungswege“ lauten: „ad a) Im Rückvergütungswege: ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau“	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Akademiestrasse 3.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum Reescompte bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2. k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ansland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 8. **Wien, 20. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Personal-Nachrichten. Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 2. December 1899 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers **Dr. Heinrich Ritter von Wittek.**

(Schluss.)

In der Nachmittagssitzung, in welcher in Verhinderung Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Herr Sectionschef Ritter von Pichler den Vorsitz führt, begründet zunächst Mitglied Carl Ritter von Hornbostel den zweiten der von ihm eingebrachten Dringlichkeitsanträge, betreffend Vermehrung der Züge auf der Wiener Stadtbahn, und gelangt derselbe nach den Ausführungen des Regierungsvertreters, Sectionsrathes Pascher, über Vorschlag des Referenten Alfred Ritter von Lindheim in der folgenden modificirten Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in der Angelegenheit der Vermehrung der Züge auf der Wiener Stadtbahn Erhebungen zu pflegen."

Auch ein vom Mitgliede Franz von Pirko eingebrachter Dringlichkeitsantrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass der Schnellzug Nr. 3 Wien—Salzburg wieder in Pöchlarn anhalte, und dass der Personenzug Nr. 117 wieder in die Winterfahrordnung aufgenommen werde",

wird über Vorschlag des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten.

Schliesslich bringt der Referent noch einen vom Mitgliede Dr. Victor Wilhelm Russ geäusserten Wunsch zur Sprache, es mögen die für die Zeit vom 1. Juni bis 31. August projectirten Luxuszüge Nr. 505 und 506 zwischen Marienbad und Karlsbad schon vom 1. Mai an in Verkehr gesetzt werden.

Nachdem sowohl der Referent, als Mitglied Doctor Victor Wilhelm Russ diesen Wunsch unter Hinweis darauf begründet haben, dass gerade in den Monat Mai einer der Höhepunkte der Cursaison von Karlsbad falle, erklärt der Vorsitzende, dass er diesen Wunsch zur Kenntniss nehme.

Es gelangt sodann Mitglied Adalbert Kocourek als Referent des Ausschusses für **commercielle und Tarifangelegenheiten** in Fragen des Personenverkehres zum Worte, und werden die betreffenden Mittheilungen (Punkt XLI der Tagesordnung), nämlich jene zu

Punkt 62, betreffend Herabsetzung des Personentarifes für die Strecke Eisenerz—Vordernberg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie jene zu

Punkt 63, betreffend Zugestehung der bei den österreichischen Eisenbahnen bestehenden 50percentigen Fahrpreisermässigung für Arbeiter und Arbeiterinnen unabhängig von der kilometrischen Entfernung und von der Anzahl der reisenden Arbeiter,

nach dem Vorschlage des Referenten zur Kenntniss genommen, nachdem derselbe zu dem zweiten Punkte ergänzend mitgetheilt hat, dass sich die meisten Privatbahnen laut der vom Regierungsvertreter im Ausschusse gemachten Eröffnungen über Intervention des Eisenbahnministeriums bereit erklärt haben, den Arbeitern die gleichen Fahrpreisermässigungen zuzugestehen, wie sie derzeit bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestehen.

Von den den Personenverkehr betreffenden Initiativanträgen einzelner Mitglieder wird jener des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt XLII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, ehestens die erforderlichen Massnahmen zu treffen, damit durch Herabsetzung der Fahrpreise für die III. Wagenclasse auf den Bukowinaer Localbahnen der Personenverkehr in der Bukowina gefördert werde",

den Ausführungen des Referenten gemäss abgelehnt.

Der Antrag des Mitgliedes Ladislaus Gubrynowicz (Punkt XLIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass in der Station Drohobycz directe Fahrkarten für die Reise nach Wien verabfolgt werden",

ist laut Mittheilung des Referenten gegenstandslos, da die gewünschten directen Fahrkarten bereits seit 1. September 1899 eingeführt wurden.

Ebenso ist der vom Referenten Adalbert Kocourek eingebrachte Antrag (Punkt XLIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die Fahrkarten für die Haltestelle Zaluží-Ledenic auch mit dem vollen Namen „Ledenic" versehen werden",

gegenstandslos, da seitens des Eisenbahnministeriums das Entsprechende bereits verfügt wurde.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XLV der Tagesdordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die am 1. Juni mit der Giltigkeit bis 30. September 1899 in Verkehr gebrachten 15- und 30tägigen Abonnements für Touren im Salzkammergut, für sämmtliche Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und für die Dauer des ganzen Kalenderjahres zur Einführung zu bringen",

wurde laut Mittheilung des Referenten vom Antragsteller zurückgezogen, nachdem der Regierungsvertreter die Einführung solcher Abonnementskarten mit Giltigkeit für das ganze Netz der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder auch nur für die Hauptgruppen desselben als unthunlich bezeichnet, dagegen aber zugesagt hat, dass die Frage der Einführung kurzfristiger Abonnements auch für kleinere Gruppen von Staatsbahnlinien studirt werden würde, bei welchen die Verhältnisse ähnlich wie bei den Eisenbahnen im Salzkammergutgebiet liegen.

Der Vorsitzende bringt hierauf drei den Güterverkehr betreffende Dringlichkeitsanträge zur Sprache, von denen jener des Mitgliedes Robert Biedermann Ritter von Turony, betreffend die Tarifirung von Petroleum auf den österreichischen Eisenbahnen, über Vorschlag des Mitgliedes Max Mauthner erst bei dem als Punkt XLVIII auf der Tagesordnung stehenden Antrage des Mitgliedes Robert Biedermann Ritter von Turony, betreffend Tarifirung von österreichischem Petroleum auf den deutschen Bahnen, zur Behandlung gelangen soll, während der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Friedrich Helm:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass für die Transporte von Caolinerde nach dem Auslande die gegenwärtigen directen Verbandtarife auf Grund der Begünstigung des Ausnahmetarifes IXd mit grösster Beschleunigung umgerechnet werden",

durch die Erklärung des Vertreters des Eisenbahnministeriums, Sectionsrathes Dr. Schonka, dass die bezüglichen Einleitungen bereits von amtswegen getroffen worden seien und die Einrechnung in die directen Tarife mit 1. Jänner, beziehungsweise 1. Februar 1900 durchgeführt sein werde, gegenstandslos erscheint.

Ein zweiter Dringlichkeitsantrag desselben Mitgliedes:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu verfügen, dass gewöhnlicher Bruchstein, auch wenn er zu Industriezwecken verwendet wird, nach dem Ausnahmetarif II behandelt werde",

wird nach einigen aufklärenden Bemerkungen des Herrn Sectionschef Dr. Liharzik und des Mitgliedes Adalbert Kocourek dem Eisenbahnministerium zur Erwägung abgetreten.

Es gelangt hierauf der Referent für den Güterverkehr, Mitglied Alfred Deutsch, zum Worte und wendet sich dem III. Theile b der Mittheilungen (Punkt XLVI der Tagesordnung) zu, indem er bei

Punkt 64, betreffend die Tarifirung von Wolle und Wollabfällen, auch den neuen Antrag des Mitgliedes Gustav Ritter von Schoeller (Punkt LVIIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die für die Position „Garne aller Art" für einzelne Stationen eingeräumte Begünstigung, dass Garne aller Art in jedem Quantum in der Classe II tarifiren, auf alle Stationen der Staats- und Privatbahnen ausgedehnt werde",

bespricht und hiezu namens des Ausschusses den Antrag stellt:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die seit 1. October 1899 durch die Declassification des Artikels „Wolle, animalische", Pos. W 20 der Güterclassification, im Zusammenhalte mit der Pos. A 2a, bezw. A 18, betreffend „Abfälle von Schafwolle", hervorgerufenen Anomalien ehethunlichst durch eine geänderte Fassung der Pos. A 18 zu beseitigen".

Sowohl dieser, als der weitere, anschliessend hieran vom Ausschusse gestellte Antrag

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass bei allen österreichischen Privatbahnen für Güter der Classen I, II und A bei Aufgabe von 5000 und 10.000 kg Ausnahmetarife nach Analogie der bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife IIIa, b und c zur Einführung gelangen",

finden nach den Ausführungen des Referenten die Zustimmung der Versammlung.

Die Mittheilungen zu Punkt 65, betreffend Eliminirung der über den Tarif, Theil I, hinausgehenden, für Industriegeleisebesitzer ungünstigen Bedingungen aus den bezüglichen Verträgen,

Punkt 66, betreffend die facultative Einführung von Güterrückmeldungskarten,

Punkt 67, betreffend günstigere Tarifirung von Kraftfuttermitteln,

Punkt 68, betreffend

a) Erstellung günstiger Exporttarife via „Nadbrzezie Ladungsplatz", und
b) Beschleunigung der Verhandlungen mit der kaiserlich russischen Regierung wegen Regelung der Schiffahrts-, Grenz- und Transitirungsverhältnisse bei Benützung der Weichselstrasse im Güterverkehre, sowie zu

Punkt 69, betreffend Einführung von Frankirungsmarken im Eilgutverkehre bei Privatbahnen und bei den vom Staate betriebenen Localbahnen, werden nach dem Vorschlage des Referenten zur Kenntniss genommen und wird nur bei Punkt 68 b der Wunsch nach baldiger Beendigung der schwebenden Verhandlungen ausgedrückt.

Ebenso wird die Mittheilung zu Punkt 70, betreffend die Tarifirung von „Hopfen" nach Classe I—I—I, über Vorschlag des Referenten zur Kenntniss genommen, nachdem der bei Punkt 64 der Mittheilungen, bezw. Punkt LVIIa der Tagesordnung angenommene Antrag, betreffend allgemeine Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Wagenladungen seitens der österreichischen Privatbahnen, bei seiner Durchführung auch dem Artikel „Hopfen" zugute kommen würde.

Weiters werden die Mittheilungen zu Punkt 71, betreffend die Tarifirung von „Eisen- und Stahlwaaren",

Punkt 72, betreffend die Tarifirung von „Schleifholz", sowie zu

Punkt 73, betreffend Ermässigung der Exporttarife für Zucker, zur Kenntniss genommen, nachdem der Referent bezüglich des letzten Punktes ausgeführt hat, dass diese Angelegenheit ohnedies den sub Punkt XLVII der Tagesordnung zu wählenden Exportausschuss beschäftigen werde, und dass laut Mittheilung des Regierungsvertreters angesichts der in den letzten Monaten einen Rückgang zeigenden Ziffern im indischen Exporte die Frage eventueller weitergehender Ermässigungen für Zucker nach Indien wieder aufgenommen worden sei.

Die Mittheilung zu Punkt 74, betreffend Gewährung von Erleichterungen für die österreichische Malzindustrie, wird zur Kenntniss genommen und über Vorschlag des Referenten beschlossen, die den gleichen Gegenstand betreffenden Anträge des Mitgliedes Gottfried Schenker (Punkt LVI a, b und c der Tagesordnung):

„Im Interesse der Hebung der österreichischen Malzindustrie und des Malzexportes möge:

a) Für die zur Vermälzung bestimmte Rohgerste ein ähnliches Frachtzugeständniss gemacht werden, wie solches für Weizen und Roggen (im Mahlverkehre) für Mühlen in Mähren und Schlesien, Böhmen, Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg besteht,

b) ausser dieser Refactie die Manipulationsgebühr beim Weitertransporte ins Ausland aufgelassen werden,

c) für die zum Seeexport über Triest bestimmten Malzsendungen besondere Ausnahmetaxen bewilligt werden, welche die gleichen Einheitstaxen zur Basis haben, wie die für den ungarischen Mehlexport via Fiume giltigen Tarife, das wäre also

per Tonne und km

800 km Olmütz—Triest à 1·72 h = 138 h per 100 kg
738 „ Brünn—Triest à 1·72 „ = 127 „ „ 100 „

und mögen, wenn die an dem Verkehre nach Triest betheiligten Privatbahnen die Durchrechnung dieser Einheitstaxen auf ihren Linien nicht concediren könnten, wenigstens die k. k. Oesterr. Staatsbahnen ihre Antheile auf dieser Basis erstellen",

der in Angelegenheit der Gewährung weiterer Erleichterungen für die österreichische Malzindustrie in Aussicht genommenen Expertise zur weiteren Behandlung abzutreten. Mitglied Wilhelm Briess knüpft hieran die Bitte, es möge diese Expertise möglichst bald einberufen werden.

Durch die Mittheilung zu Punkt 75, betreffend Ermässigung der Frachtsätze für Buchenrundholz im Exporte nach Russland, erklärt sich der Staatseisenbahnrath nicht befriedigt und beschliesst neuerlich:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Ausnahmetarif II der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bei Buchenrnndholz für den Export auch auf Hölzer über 2·5 m Länge bis zu einer Maximallänge von 6·3 m auszudehnen".

Die Mittheilungen zu Punkt 76, betreffend Ermässigung der Manipulationsgebühr und Annahme der Güterclassification der k. k. Oesterr. Staatsbahnen seitens der Bukowinaer Localbahnen, Punkt 77, betreffend Erstellung ermässigter Frachtsätze für Holzwolle im Export nach Russland via Nowosielitza,

Punkt 78, betreffend die Frachtberechnung, wenn Gegenstände von mehr als 7 m Länge und solche von geringerer Länge mit einem Frachtbrief aufgegeben werden, und zu

Punkt 79, betreffend Ermässigung des Preises der Gütertarife der österreichischen Eisenbahnen, werden den Ausführungen des Referenten gemäss zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 80, betreffend

a) Zuweisung eines Transitverkehres an die Localbahn Rakonitz-Petschau, und

b) Herabsetzung der Tarife auf den Localbahnen Rakonitz-Petschau und Protiwitz-Buchau,

theilt der Referent mit, dass laut Eröffnung des Regierungsvertreters im Ausschusse auf den genannten Localbahnen, sowie auf den Linien Marienbad—Karlsbad und Karlsbad—Johanngeorgenstadt mit 1. Jänner 1900 ein Barême zur Einführung gelangt, welches dem ausgesprochenen Wunsche vollkommen Rechnung trägt. Die Mittheilung wird sohin dem Vorschlage des Referenten gemäss dankend zur Kenntniss genommen, wodurch auch der Antrag des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt LII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, veranlassen zu wollen, dass die Gütertarife auf den im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen Karlsbad-Johanngeorgenstadt und Chodau-Neudek auf ein richtigeres Mass herabgesetzt werden"

erledigt erscheint.

Zu Punkt 81, betreffend Ermässigung der Kohlentarife der Graz-Köflacher Eisenbahn, beantragt der Referent und beschliesst die Versammlung:

„Der Staatseisenbahnrath erkennt an, dass die Kohlentarife der Graz-Köflacher Eisenbahn zu hoch sind und dass dieselben die wirthschaftliche oder industrielle Entwicklung der von ihr durchzogenen Gegend verhindern, und bittet das k. k. Eisenbahnministerium wiederholt dringendst, die Frage der Herabsetzung dieser Tarife im Auge zu behalten und demgemäss gegebenen Falles mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln und mit allem Nachdrucke auf die Graz-Köflacher Eisenbahn einzuwirken".

Punkt 82 der Mittheilungen, betreffend Aufstellung eines Programmes für die Ausgestaltung der Exporttarife steht mit Punkt XLVII der Tagesordnung im Zusammenhange und wird bei diesem erledigt.

Die Mittheilungen zu Punkt 83, betreffend die Viehtransporte von der Bukowina und aus Galizien nach Wien, und zu

Punkt 84, betreffend Beobachtung eines gleichartigen Vorganges bei Liquidirung von Mehrgebühren an die Parteien, werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 85, betreffend Massnahmen zum Schutze der österreichischen Cementindustrie, bespricht der Referent den denselben Artikel betreffenden Antrag des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt LI c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, entsprechende tarifarische Massnahmen zur Förderung der Bukowinaer Cementindustrie zu treffen",

indem er hiezu namens des Ausschusses den Antrag stellt:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Tarifverhältnisse, welche bei der österreichischen Cementindustrie im Osten mit Rücksicht auf die Concurrenz von Ungarn und Oberschlesien einerseits und im Westen mit Rücksicht auf die Concurrenz namentlich der bayerischen Cementindustrie andererseits bestehen, eingehend zu erwägen und dann zur Förderung der österreichischen Cementindustrie die geeigneten tarifarischen Massregeln zu ergreifen".

Dieser Antrag findet die Zustimmung der Versammlung, und knüpft Mitglied Moriz Dattner hieran noch die Bitte nach derartiger Beschleunigung der diesbezüglichen Action, dass die Angelegenheit noch vor der nächsten Bausaison zur Erledigung gelange.

Punkt 86 der Mittheilungen, betreffend die vom 1. Mai bis 1. November 1899 erschienenen wichtigsten Tarife, wird zur Kenntniss genommen.

Der Referent gelangt nunmehr zu Punkt XLVII der Tagesordnung im Zusammenhange mit Punkt 82 der

Mittheilungen und beantragt, in das „Specialcomité zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Exporttarife“ aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes 18 Mitglieder zu wählen und deren bestellte Ersatzmänner mit der allfälligen Vertretung der gewählten Mitglieder auch im Specialausschusse zu betrauen.

Nachdem Mitglied Ernst Rathausky als einstiger Antragsteller dem Eisenbahnministerium für die bereits geleisteten Vorarbeiten zur Revision der Exporttarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen namens aller Interessenten den Dank ausgesprochen hat, werden die Anträge des Referenten angenommen und über Vorschlag des Mitgliedes Franz Endres folgende Mitglieder per acclamationem in den Specialausschuss gewählt:

Gottlieb Bondy, Wilhelm Briess, Ludwig Christ, Moriz Dattner, Alfred Deutsch, August Ritter von Gorayski, Gottfried Hüttemann, Adalbert Kocourek, Anton Carl Lemach, Carl Luckmann, Max Mauthner, Max Freiherr von Mersi, Moriz Orel, Ernst Rathausky, Ignaz Russmann, Thomas Schadeloock, Gottfried Schenker und — da Mitglied Anton von Schumacher auf die Wahl verzichtet, über Vorschlag des Mitgliedes Wilhelm Briess — Paul Welponer.

Nachdem Sectionschef Dr. Liharzik ersucht hat, dass sich der Specialausschuss unmittelbar nach Schluss der gegenwärtigen Session des Staatseisenbahnrathes durch Wahl eines Obmannes und Obmannstellvertreters constituiren möge,*) wird der Specialausschuss über Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess noch ermächtigt, für den Fall, als irgend ein wichtiger Exportartikel nicht durch eines der 18 gewählten Mitglieder speciell vertreten wäre, einen Vertreter der betreffenden Industrie zu cooptiren.

Der Referent wendet sich hierauf der Besprechung der den Güterverkehr betreffenden Anträge einzelner Mitglieder zu, und wird zunächst nach seinen Ausführungen zum Antrage des Mitgliedes Robert Biedermann Ritter von Turony (Punkt XLVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle die nöthigen Verhandlungen einleiten, um bei den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen durchzusetzen, dass österreichisches Petroleum auf deutschen Eisenbahnen dieselbe Behandlung erfahre, wie das Petroleum russischer und amerikanischer Provenienz“,

die vom Regierungsvertreter im Ausschusse abgegebene Erklärung zur Kenntniss genommen, dass die mit Nachdruck fortgesetzten Verhandlungen mit den deutschen Eisenbahnen die Zugestehung bedeutend ermässigter Frachtsätze (Specialtarif II) für österreichisches Petroleum auf den deutschen Eisenbahnen erhoffen lassen.

Anschliessend hieran kommt ein mit einer Interpellation verbundener Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Robert Biedermann Ritter von Turony zur Sprache, welcher lautet:

„Laut Mittheilung heutiger Zeitungsblätter wird eine Erhöhung der Frachtsätze für Petroleum geplant. Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, vor Besprechung der Tarifangelegenheiten der heutigen Tagesordnung eine Aeusserung abzugeben, inwieferne diese Notiz begründet ist, und wenn eine solche Tariferhöhung geplant wird, vorerst eine Enquête der Interessenten einzuberufen, um deren Ansicht berücksichtigen zu können“.

Bezüglich der im ersten Theile gestellten Anfrage lehnt der Vorsitzende die Abgabe einer Erklärung in der heutigen Sitzung des Staatseisenbahnrathes ab, und wird sohin der zweite Theil des Antrages nach Unterstützung durch das Mitglied Ladislaus Gubrynowicz dem Eisenbahnministerium zur Erwägung abgetreten.

Der Antrag des Mitgliedes Lazar Bloch (Punkt XLIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, das Project, die Umschüttung der Getreidesendungen alla rinfusa in Brody und Podwołoczyska vorzunehmen, fallen zu lassen und nach wie vor dieselbe in den russischen Grenzstationen Radziwilow und Wołoczyska zu belassen“,

wurde, wie der Referent mittheilt, infolge der im Ausschusse vom Regierungsvertreter abgegebenen Erklärungen zurückgezogen.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt L der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle an dem gegenwärtig bestehenden Grubenholztarife eine Aenderung dahin veranlassen, dass Grubenholz ohne Unterschied der Länge bei einer Stärke bis 26 Centimeter am dicken Ende, sowie Schwellen, Schwartenbretter und Schwartenpfähle nach A.-T. II, alles andere Rundholz nach Classe C und Sp.-T. II tarifirt werde, während der A.-T. I aus dem genannten Tarife ganz zu eliminiren wäre“,

sowie bezüglich des den gleichen Artikel betreffenden Antrages des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt LII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, für den Artikel „Grubenholz“ beim Bezuge für Bergwerke auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die nämlichen Einheitsfrachtsätze unter den gleichen Bedingungen zu gewähren, wie sie am 1. August 1899 laut Nachtrag VI zum Heft 1 des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mittelst Anhang Post Nr. 108 für den Bezug von Holz für Holzpapierstofffabriken eingeführt wurden“,

wird nach dem Vorschlage des Referenten die im Ausschusse abgegebene Erklärung des Regierungsvertreters, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung die Frage der Tarifirung von Grubenholz bereits seit Langem studirt habe und daran sei, die Angelegenheit in einer Weise zu regeln, welche die vorliegenden Anträge in thunlichster Weise berücksichtigt, zur Kenntniss genommen.

Mitglied Moriz Dattner modificirt hiebei seinen Antrag noch dahin, dass er die für die Tarifirung massgebende Stärke des Holzes am dickeren Ende von 26 cm auf 30 cm erhöht.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt LI a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, geeignete Verfügungen zu treffen, dass die Tarife für den Localverkehr und für die in- und ausländischen Eisenbahnverbände derart einfach gestaltet werden, dass sie Jedermann verständlich sind, und dass das Publicum vor empfindlichen Verlusten und Ausbeutung durch private Reclamationsbureaux bewahrt bleibe“,

gelangt in der folgenden, vom Referenten vorgeschlagenen Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, geeignete Verfügungen zu treffen, dass die Tarife für den Localverkehr und für die in- und ausländischen Eisenbahnverbände, wo immer thunlich, derart einfach gestaltet werden, dass sie Jedermann verständlich sind“.

Der Antrag desselben Mitgliedes (Punkt LI b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, auf die Linie Zuczka—Nowosielitza das durchgerechnete Staatsbahn-Barême anzuwenden“,

ist laut Mittheilung des Referenten durch die Erklärungen des Regierungsvertreters im Ausschusse erledigt, wonach die Frage der Reform des Tarifes sämmtlicher Localbahnen in der Bukowina vom Eisenbahnministerium eingehend studirt werde und überdies auf der Linie

*) Zum Obmanne wurde Mitglied Max Mauthner, zum Obmannstellvertreter Mitglied Gottlieb Bondy gewählt.

Czernowitz—Nowosielitza in dem wichtigen Getreideverkehre mit dem Auslande ohnedies bereits das Staatsbahn-Barême zur Anwendung komme.

Ebenso wurden die weiteren Anträge des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt LI d und e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, den Kistenbretter- und Holzwolleverkehr aus der Bukowina nach Wien in Concurrenz gegen Ungarn durch Gewährung entsprechender Tarifbegünstigungen zu fördern",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, eine Frachtbegünstigung für Südfrüchte von Triest nach der Bukowina in Concurrenz gegen die Route Mittelmeer—Galatz einzuführen",

wie der Referent mittheilt, nach den Aufklärungen des Regierungsvertreters im Ausschusse zurückgezogen.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor Punkt LI f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die erforderlichen Massnahmen zur Beförderung von Fischen von Itzkany nach Wien und Deutschland mit den Personenzügen zu den normalen Frachtgutsätzen zu treffen",

findet nach den Ausführungen des Referenten in der folgenden Fassung die Zustimmung der Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die möglichste Beschleunigung des Transportes von Fischen von Itzkany nach Wien und Deutschland hinzuwirken".

Der letzte Antrag des Mitgliedes Josef Gregor (Punkt LI g der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, von den, eine einschneidende Aenderung der Manipulation auf den Localbahnen bezweckenden Massnahmen (Bestellung von Bahnagenten, Abschaffung lang eingelebter directer Frachtsätze) Umgang zu nehmen",

ist laut Mittheilung des Referenten durch die im Ausschusse abgegebenen Erklärungen des Regierungsvertreters, mit denen sich auch der Antragsteller befriedigt erklärte, erledigt.

Das Gleiche gilt rücksichtlich des Antrages des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt LII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu verfügen, dass auch in der im Bereiche der Stadtgemeinde Fischern gelegenen Bahnstation Carlsbad der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, wo die Züge der Localbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt halten, die Auf- und Abgabe von Frachtgütern für diese Localbahn stattfinden könne".

Der weitere Antrag des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt LII d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

1. Die Declassification des Mineralwassers der Position M/24 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, Nachtrag I, vom 1. Jänner 1899 bei Auflieferung von 10 Tonnen per Frachtbrief und Wagen aus der Classe A in die Classe B zu verfügen, und

2. leer retourgehende Mineralwasserflaschen aus der Tarifposition H (15) „Hohlglaswaaren" auszuscheiden und in die für Emballagen bestehenden Ausnahmetarife einzureichen oder wenigstens die auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestehende Tarifirung für diesen Artikel allgemein zuzuerkennen und alle jene Eisenbahnen, bei welchen ein Ausnahmetarif hiefür noch fehlt, zu dieser Zuerkennung zu veranlassen",

wird über Vorschlag des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung in dem Sinne empfohlen, dass die verlangte Begünstigung nur für den Versandt von Mineralwasser und Empfang leer retourgehender Mineralwasserflaschen in österreichischen Mineralwasserstationen durchzuführen wäre.

Die Anträge des Mitgliedes Gottfried Hüttemann (Punkt LIII a, b, c und d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, folgende Massnahmen durchzuführen:

a) die Einführung eines allen heimatlichen Bahnverwaltungen eigenen Tarifschemas für den Artikel „Kohle", welches insbesondere die Beförderungskosten über längere Transportstrecken gegenüber dem heutigen Zustande bedeutend zu ermässigen hätte,

b) die einheitliche, d. h. ununterbrochene Durchrechnung dieses Schemas von der österreichischen Aufgabsstation bis zur Bestimmungs-, resp. letzten österreichischen Grenzstation ohne Bedachtnahme darauf, ob nur eine oder mehrere, letzteren Falles auch Staats- und Privatbahnen in Betracht kommen,

c) die entsprechende Kürzung der sich hienach ergebenden Frachtsätze bei Sendungen, welche auf nicht österreichische Anschlussbahnen übergehen,

d) die nebenherige Aufrechterhaltung specieller Tarifmassnahmen für solche österreichische Absatzgebiete, hinsichtlich welcher das normale Schema nicht hinreichen würde, den Absatz der österreichischen Kohle aufrecht zu erhalten",

werden nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium mit der Bitte abgetreten, dieselben dem eingehendsten Studium zu unterziehen und über das Resultat, wenn thunlich, in der nächsten Session des Staatseisenbahnrathes Mittheilung zu machen.

Die Anträge des Mitgliedes Adalbert Kocourek (Punkt LIV a, b, c, d und e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass nachfolgende Grundsätze für die Erstellung von Local- und Verbandstarifen der österreichischen Eisenbahnen mit Rücksicht auf den österreichischen Export zur Geltung kommen:

a) die Localtarife aller österreichischen Eisenbahnen sind einer Revision und Umgestaltung zu unterziehen, wobei in denselben die Güterclassification des gemeinschaftlichen Tarif-Theiles I ausnahmslos durchzuführen ist,

b) in den Ausnahmetarifen und temporären Frachtbegünstigungen der einzelnen österreichischen Eisenbahnen hat der Grundsatz zur Durchführung zu gelangen, dass diese Frachtermässigungen gegenüber den Frachtsätzen des Localtarifes keine allgemeine Geltung besitzen sollen, sondern an gewisse Bedingungen zu binden sind, deren Erfüllung nur den österreichischen Interessenten möglich ist,

c) dieses Princip ist auch bei Erstellung von Verbandtarifen der österreichischen Eisenbahnen unter einander einzuhalten,

d) im Interesse der österreichischen Industrie und Landwirthschaft haben die österreichischen Eisenbahnen eine gemeinschaftliche Kilometertariftabelle zu vereinbaren und auf Grund der Durchrechnung der österreichischen Bahnlinien zur Anwendung zu bringen,

e) bei Erstellung von Verbandtarifen und directen Frachtsätzen mit ausserösterreichischen Eisenbahnen haben im Interesse des österreichischen Exportes und beim Import gewisser Artikel nach Oesterreich die sub b, c und d angeführten Grundsätze zur Geltung zu gelangen",

wurden dem Vorschlage des Referenten und dem Wunsche des Antragstellers gemäss dem sub Punkt XLVII der Tagesordnung gewählten Exportausschusse zur weiteren Behandlung zugewiesen.

Der Antrag des Mitgliedes Ignaz Russmann (Punkt LV a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass

1. Schotter und Bruchsteine zu einem Einheitsfrachtsatz von 0·16 h per 100 kg und 1 km,

2. Trottoir-, Rand- und Pflastersteine zu einem Frachtsatze von 0·20 h per 100 kg und 1 km auf den östlichen Staatsbahnen verfrachtet werden, und

3. dass die vorstehende Tarifirung sich auch auf Landes-, Bezirks- und Gemeindestrassen beziehe und zu mit allgemeiner Giltigkeit zur Durchführung gelange",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium und zur Würdigung abgetreten.

Der zweite Antrag desselben Mitgliedes (Punkt LV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, schleunigst zu veranlassen, dass der für den Export aus Oesterreich-Ungarn unter anderen für Holztransporte der Pos. H 18—20 auch nach den Umschlagplätzen an der Elbe und Moldau bestehende Ausnahmetarif IX, auf die galizischen Stationen Radymno und Jaroslau ebenfalls analoge Anwendung finden möge",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss dem sub Punkt XLVII der Tagesordnung gewählten Exportausschusse zur weiteren Behandlung überwiesen.

Der Antrag des Mitgliedes Gustav Ritter von Schoeller (Punkt LVII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die mit Giltigkeit vom 16. August 1899 für Sammelladungen von Stückgütern der Tarifclassen I und II in der Relation Brünn-Wien eingetretene, seitens der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft veröffentlichte Tariferhöhung, ebenso wie die gleiche von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon früher verhängte Tarifmassnahme wieder aufgehoben werde",

wird in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage des Referenten abgelehnt.

Der Antrag des Mitgliedes Anton von Schumacher (Punkt LVIII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht, endlich die nothwendigen Massnahmen durchzuführen, um den alljährlich und heuer wieder in höherem Masse zur Zeit des Südfrüchtenimportes beklagten Uebelstand der Verkehrsstauung auf dem Triester Platze abzustellen, und zwar im Vereine mit der Südbahn-Gesellschaft durch Behebung des Waggonmangels und andererseits durch Einwirkung auf das k. k. Handelsministerium, auf dass dasselbe bei der Verwaltung der Lagerhäuser dortselbst Verfügungen treffe, damit die Löschung der Schiffsladungen ordnungsmässig, nach Connossementen separirt, vor sich gehen könne",

wird nach einigen erklärenden Bemerkungen des Antragstellers über die Genesis seines Antrages in der folgenden, vom Referenten empfohlenen Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle beim k. k. Handelsministerium dahin wirken, dass geeignete Verfügungen getroffen werden, damit den Klagen wegen Unzulänglichkeit der Lagerräume in Triest abgeholfen werde".

Der zweite Antrag des Mitgliedes Anton von Schumacher (Punkt LVIII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, durch eine fachmänische Enquête den Gründen nachzuforschen, weshalb die Frachtencontrolämter der Bahnverwaltungen ihre Aufgabe nicht so zu lösen imstande sind, dass das Publicum der privaten Revisionsbureaux entrathen kann, und nach Erkenntniss derselben Abhilfe zu schaffen",

wird nach den Ausführungen des Referenten angenommen, während der Antrag des Mitgliedes Ladislaus Ritter von Struszkiewicz (Punkt LIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den galizischen Localtarif für Viehtransporte für die Relation Prądnik biały bei Krakau entsprechend zu ermässigen, eventuell den diesen Markt passirenden galizischen und Bukowinaer Viehtransporten das Reexpeditionsrecht zuzugestehen",

durch die im Ausschusse abgegebenen Erklärungen des Regierungsvertreters erledigt ist, mit denen sich auch der Antragsteller befriedigt erklärte.

Nachdem keine weiteren Verhandlungsgegenstände vorliegen, spricht Herr Sectionschef Ritter von Pichler namens Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes, sowie insbesondere den Referenten, welch letztere durch ihre sachlichen und präcisen Ausführungen und Anträge wesentlich zur Bewältigung des umfangreichen Berathungsmateriales dieser Session beigetragen haben, den wärmsten Dank aus und schliesst, nachdem Mitglied Wilhelm Briess, unter Hinweis darauf, dass mit der gegenwärtigen Session die dreijährige Functionsdauer der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes ende, namens sämmtlicher Mitglieder unter allgemeinem Beifalle Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister, sowie dessen Mitarbeitern für ihr stets bewiesenes wohlwollendes Entgegenkommen gedankt hat, die Sitzung.

Eröffnung der Eisenbahn Zakopane-Chabówka.

Am 25. October 1899 wurde die normalspurige Eisenbahn Zakopane-Chabówka dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Zakopane, Naumarkt i. G., Sieniawa und Raba wyżna für den Gesammtverkehr und die Personenhalte- und Ladestellen Paronin, Bialy Dunajec, Szaflary und Lasek für den Personen-, beschränkten Gepäcksverkehr und den Güterverkehr in vollen Wagenladungen zur Eröffnung.

Die Beförderung explosiver Güter auf der genannten Linie bleibt ausgeschlossen.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Eröffnung der Localbahnstrecke Eleonorenhain—Wallern i. B.

Am 6. November 1899 wurde die Theilstrecke Eleonorenhain—Wallern i. B. der im Baue befindlichen normalspurigen Localbahn Winterberg-Wallern i. B. dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Station Eleonorenhain für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Säumerbrücke für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, sowie für den Verkehr in ganzen Wagenladungen zur Eröffnung.

Die Beförderung explosiver Gegenstände auf dieser Localbahn ist ausgeschlossen.

Den Betrieb führt die Staatsbahn-Direction Pilsen.

Eröffnung der Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka.

Am 18. November 1899 wurde die normalspurige Localbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Łanczyn, Tłumaczyk, Podhajczyki, Gwoździec, Okno, Horodenka dwór, Horodenka Stadt und Jasienów polny für den Gesammtverkehr mit Ausschluss von explosiven Gütern, die Per-

sonen-, Halte- und Frachtenladestelle Babin-Serafińce für den Personenverkehr gegen Nachzahlung im Zuge und beschränkten Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen, und die Personenhaltestellen Delatyn Stadt, Sadzawka und Rakowczyk für den Personenverkehr gegen Nachzahlung im Zuge und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Eröffnung der Localbahn Starkenbach-Rochlitz.

Am 7. December 1899 wurde die normalspurige Localbahn Starkenbach-Rochlitz dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Starkenbach Stadt, Hrabočov, Jablonetz a. I. und Rochlitz, ferner die Halte- und Verladestelle Sittowa-Haje für den Gesammtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Station Přivlak-Ponikla und Halte- und Verladestelle Hradsko für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Station Starkenbach (bestehende Anschlussstation der Oesterr. Nordwestbahn) für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Transitgüterverkehr zur Eröffnung.

Die Station Přivlak-Ponikla und die Haltestelle Hradsko werden erst nach Fertigstellung der Zufahrtsstrassen für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

In der Anschlussstation Starkenbach der Oesterr. Nordwestbahn findet eine Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtgütern nach, bezw. von den Localbahn-Stationen vorläufig nicht statt.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Eröffnung der Localbahn Krakau-Kocmyrzów.

Am 11. December 1899 wurde die normalspurige Localbahn Krakau-Kocmyrzów dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Grzegórzki, Dabie-Piaski, Gzyzyny, Bieńczyce und Kocmyrzów für den Gesammtverkehr, die Personenhaltestelle Prusy für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr und die Personenhalte- und Ladestelle Grebalów für den Personen-, beschränkten Gepäcksverkehr und den Güterverkehr in vollen Wagenladungen zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Eröffnung der Linie Unterdrauburg—Wöllan.

Am 20. December 1899 wurde die normalspurige Linie Unterdrauburg—Wöllan dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen St. Gertraud, Windischgraz, Türkendorf, Dousche, Missling, Ober-Dollitsch für den Gesammtverkehr (explosive Gegenstände nach Bedarf), die Haltestellen St. Johann ob Drauburg, Huda lukna und Paak für den Personen- und Gepäcksverkehr und die (zwischen Unterdrauburg und St. Johann ob Drauburg gelegene) Ausweiche Ottischnigberg nur für Verkehrszwecke zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Eröffnung der Staatsbahnlinie Stryj—Chodorów.

Am 22. December 1899 wurde die normalspurige Staatsbahnlinie Stryj—Chodorów dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Żydaczów, Hnizdyczów-Kochawina und Chodowice für den Gesammtverkehr und die Personenhaltestelle Wierczany für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Eröffnung der Localbahn (Staatsbahn) Mährisch-Schildberg—Grulich.

Am 30. December 1899 wurde die normalspurige Localbahn Mährisch-Schildberg—Grulich dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen, bezw. Haltestellen Mähr.-Schildberg, Herautz (Haltestelle), Hoflen (Haltestelle), Mähr.-Weisswasser, Mähr.-Karlsdorf (Halte- und Ladestelle), Mähr.-Rothwasser, Nieder-Erlitz (Haltestelle), Grulich Stadt, Grulich (Anschlussstation der Staatsbahnlinie Hannsdorf—Wichstadtl-Lichtenau) zur Eröffnung.

Die Stationen — ausgenommen Grulich Stadt — und die Halte- und Ladestelle Mähr.-Karlsdorf werden für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet. In der Station Grulich Stadt werden bis zur Fertigstellung einer Zufahrtstrasse nur Personen und Gepäck abgefertigt.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Eröffnung der Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów.

Am 14. Jänner 1900 wurde die Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für den öffentlichen Gesammtverkehr eröffnet.

Hiebei gelangten die Stationen Grodzisko, Lejajsk, Sarzyna, Letownia, Rudnik und Nisko für den Gesammtverkehr, die Personenhaltestelle Tryncza für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr und die Betriebsausweiche Gorliczyna nur zu Betriebszwecken zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

In der Anschlussstation Przeworsk wird der Gesammtdienst durch Organe der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg besorgt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Duby—Altkladno: Umgestaltung der Absperrvorrichtung in km 2·296: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kladno hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Umgestaltung der Absperrvorrichtung in km 2·296 der Linie Duby—Altkladno der Buschtěhrader Eisenbahn auf den 25. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 697.]

Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. (Theilstrecke Niemes—Gabel: Variante km 110·2 bis 115·3: Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 4. bis 5. October 1899 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission, sowie der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes für eine Variante von km 110·2 bis 115·3 im Zuge der Theilstrecke Niemes—Gabel der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wurde zur Kenntniss genommen und der von der k. k. Statthalterei im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilte Bauconsens bestätigt. [E.-M.-Z. 51.205 ex 1899.]

Gablonzer elektrische Strassenbahn. (Hochbauten.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der von der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft vorgelegten und vom Standpunkte der Bauordnung entsprechend befundenen Projecte für eine Wartehalle mit Expeditionsraum, die Einfriedung des Remisenplatzes nebst Anlage unterirdischer Magazinsräume und einem Frachtenmagazin der Gablonzer elektrischen Strassenbahn den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1863.]

Projectirte Localbahn S. Michele-Mezzolombardo. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Jänner die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vom Municipium von Mezzolombardo vorgelegten Detailprojectes einer mit elektrischer Kraft, eventuell auch mit Dampfkraft zu betreibenden normalspurigen Localbahn von der Südbahnstation S. Michele nach Mezzolombardo die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Stationscommission und der Enteignungsverhandlung, sowie der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. [E.-M.-Z. 51.704 ex 1899.]

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Erfurt: Stationsnamenänderung.) Vom 1. Jänner angefangen erhält die an der Bahnstrecke Coburg—Lauscha gelegenene Station Lauscha die Bezeichnung: „Lauscha (Sachs.-Mein.)". (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 14. December 1899.)

— (Berichtigung.) In der im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 1 vom 4. Jänner auf Seite 5, unter der Rubrik „Ausland, Preussen" verlautbarten ersten Notiz, 11. Zeile von unten, soll es statt Königsberg-Thür. richtig heissen „Königsee-Thür".

Schweiz. (Fusionirung der Linien der Thuner seebahn und der Bödelibahn unter der Firma „Thunerseebahn", sowie Uebernahme des Betriebes der Spiez-Erlenbachbahn durch die Thunerseebahn.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge werden vom 1. Jänner angefangen die fusionirten Linien der Thunerseebahn und der Bödelibahn unter der Firma: „Thunerseebahn" unter eigener Verwaltung und Sitz in Thun betrieben. Desgleichen wurde der Betrieb der Spiez-Erlenbachbahn vom genannten Zeitpunkte an durch die Thunerseebahn übernommen.

England. (Probeweise Einführung der gelben Farbe an Stelle des weissen Lichtes bei optischen Eisenbahnsignalen.) Eine Anzahl von Eisenbahn-Verwaltungen in England hat bei den optischen Signalen an Stelle des weissen Lichtes im nächtlichen Bahnbetriebe die gelbe Farbe in Anwendung gebracht, welche dort nunmehr „Bahn frei" bedeutet, während die grüne Farbe anzeigt, dass „ohne Gefahr das Fahrtempo beibehalten werden kann". Gegen das weisse Licht spricht der bisher unzählige Unfälle verursachende Umstand, dass die Maschinführer nur zu häufig weiss beleuchtete Gegenstände, wie die nächst dem Bahnkörper stehenden Strassenlaternen, Fenster von Hütten, Laternen von Strassenfuhrwerken, Handlaternen von Fussgehern etc., letzteres insbesonders ausserhalb von grösseren Städten und am Lande, mit dem weissen Lichte der bisherigen Signalisirung, und zwar vorwiegend bei Nebelwetter, verwechseln. Da man die Farben der Signalisirung nicht allein auf Roth, Grün und Blau (welch letzteres auch leicht mit Grün zu verwechseln ist) beschränken will, Weiss aber eigentlich keine ausgesprochene Bedeutung hat, entschied man sich für das vom dunklen Hintergrunde des nächtlichen Himmels scharf abstechende Orangegelb. Die mit verschiedenen Nuancen von Gelb angestellten Versuche ergaben, dass insbesonders bei Orange auf eine Entfernung von 800 bis 1200 m die bei kürzeren Distanzen, insbesonders bei feuchter Luft, durch den Reflex der Glasscheiben verursachte Bildung grünlicher und röthlicher Strahlenbündel derart verschwindet, dass das Signal, ähnlich dem strahlenlosen Monde, sich goldfarb vom nächtlichen Himmel scharf abhebt. Da es vorkam, dass auf geringere Entfernung bei dichtem Nebel durch Brechung der Strahlen, wie voran erwähnt, ein ins röthliche spielender Lichtkreis entstand, welcher den Maschinführer, in der Meinung, es sei „Rothes Licht" gegeben, zu dem gleichfalls mit Gefahren verbundenen Aufhalten des Zuges veranlassen konnte, bringt man nunmehr Glasscheiben in der Stärke von 6 mm in Anwendung, bei deren Erzeugung auf Erzielung gewisser Unregelmässigkeiten bei Vertheilung des Farbstoffes in der Glasmasse während der Schmelze Bedacht genommen wird, so dass durch die auf beiden Seiten gleich glatt verbleibende Tafel der Eindruck einer gewellten Platte hervorgebracht wird. Auf diese Weise wird das Ausströmen von Strahlenbündeln, ohne Beeinträchtigung des Leuchteffectes, selbst in nächster Nähe, z. B. bei Handlaternen, vermieden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Bezirkshauptmann Franz Seibert von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahngesellschaft" enthoben und an seiner Stelle den k. k. Bezirkshauptmann in Bielitz, Moriz Mienzil, zum landesfürstlichen Commissär bei der genannten Actiengesellschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Artikel Reisfuttermehl und Reiskleie in den Ausnahmetarif Nr. 52.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 werden die Artikel „Reisfuttermehl und Reiskleie" in den Ausnahmetarif Nr. 52 für die Beförderung von Kleie etc., enthalten im Gütertarife, Theil II, Heft 3 B, vom 15. October 1897 einbezogen.

Wien, am 15. Jänner 1900. [54]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe neuer Tarife für Zuckertransporte.

Am 1. Februar 1900 treten für die Beförderung von Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel: Rohzucker, Traubenzucker [Glykose], Milchzucker und Stärkezucker) nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen und den Stationen Basel und Schaffhausen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen folgende neue Tarife in Kraft:

a) Ein Ausnahmetarif für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich), sowie der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (einschliesslich der Kuttenberger Localbahn), der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn),

b) ein Ausnahmetarif für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Hiedurch werden die gleichnamigen Ausnahmetarife vom 1. November 1896 (sammt Nachtrag I), bezw. vom 1. August 1895 (sammt Anhang) aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1900 in Wirksamkeit.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von je 60 Hellern = 60 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Jänner 1900. [55]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil IV, Heft Nr. 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 gelangt ein neuer Ausnahmetarif, Theil IV, Heft Nr. 2, für die Beförderung von Stammholz, Bau- und Nutzholz, ferner von Borke (Rinde), rohe und gemahlene (Gerberlohe), zwischen

Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien, einschliesslich der Barcs-Pakraczer Eisenbahn), der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) einerseits und

Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. Preussischen und grossherzogl. Hessischen Eisenbahn-Direction Mainz, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. (Stationen der Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Giessen und Gelnhausen, sowie der Strecke Hanau—Aschaffenburg) und der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken andererseits, zur Einführung.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. Der Tarif-Theil IV, Tarifheft Nr. 2, vom 1. October 1887, nebst Nachtrag I, ausnahmlich der Frachtsätze für die Stationen Ems, Limburg i. N., Löhnberg und Weilburg der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M., welche noch bis auf Weiteres in Geltung bleiben;
2. die zu diesem Tarife im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze:
   a) für Dambach, Station der Eisenbahn in Elsass-Lothringen,
   b) für Karlsruhe Westbahnhof, Station der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen,
   c) Barcs-Rudolfszell loco und transit,
   d) Tótvárad-Neuhausen bei Schaffhausen;
3. der Tarif-Theil IV, Tarif-Heft Nr. 2, Abth. B, vom 1. Mai 1897, ausnahmlich der Frachtsätze für die Stationen Diez, Ems, Fulda, Guntersau, Limburg i. N., Lohnberg a. L., Runkel und Weilburg der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M., welche noch bis auf Weiteres in Geltung bleiben.

Die im vorliegenden Tarife enthaltenen Frachtsätze für Bingerbrück und Boppard treten vorerst nicht in Kraft.

Insoweit durch den neuen Tarif gegen bisher Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1900 in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise vom K 1.80 für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Jänner 1900 [56]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für den Rollfuhrdienst der Station Wilten.

Mit 1. Februar 1900 gelangt für den Rollfuhrdienst der Station Wilten der nachstehende neue Tarif für die Gemeindegebiete Wilten, Innsbruck und Umgebung zur Einführung:

Von oder nach	Nach oder von	Allgemeiner Tarif: Stückgut bis einschliesslich 50 kg	Allgemeiner Tarif: Stückgut für je weitere 10 kg	Allgemeiner Tarif: Wagenladung für je 100 kg	Ausnahmetarif
Bahnhof Wilten	Wilten	30 Heller	5 Heller	10 Heller	Todte Kälber, todtes Wild (unverpackt), mit Ausnahme von Hasen und Federwild, für das Stück: **20 Heller.**
	Innsbruck	40 Heller	8 Heller		
	Innsbruck-Umgebung (Hötting, Mühlau, Pradl)	50 Heller	10 Heller		Für Uebersiedlungseffecten je nach Entfernung und Stockwerk nach Uebereinkommen

Für die im allgemeinen Tarife als sperrig bezeichneten Güter, sowie für Claviere und eiserne Cassen bis 750 kg Gewicht ist die $1^1/_2$fache Zustreifgebühr zu entrichten. Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorkommende Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Innsbruck, am 13. Jänner 1900. [57]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Bestimmungen betreffs des Verkehres mit Triest.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 werden auf Seite 249 des Theiles II, Heft 1, des Verbandstarifes vom 1. Jänner 1895 die „Bestimmungen betreffs des Verkehres mit Triest" wie folgt abgeändert:

Im ersten Absatze, dritte Zeile, wird das Wort „Südbahn" gestrichen.

Der zweite Absatz erhält den folgenden geänderten Wortlaut:

„Für den Verkehr von und nach den übrigen Auf- und Abgabestellen in Triest sind die von den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft hinausgegebenen ‚Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest' massgebend."

Wien, am 16. Jänner 1900. [58]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifheftes und eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 wird Theil II, Heft 1, und Nachtrag IV zu Theil II, Heft 2, des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband eingeführt.

Theil II, Heft 1, enthält directe Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha, der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, der Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz, der Localbahn Deutsch-Brod—Humpoletz, der k. k. priv. Kuttenberger Localbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Schlesien, Ober- und Niederösterreich) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, ferner den Stationen Elsterwerda (O.L.B.), Gera (Reuss), Grossenhain (E.G.B.), Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bahnhof), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen, Franzensbad und Klingenthal der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Reichenberg der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Hiedurch wird der Gütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 5, des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892 nebst Nachträgen aufgehoben.

Der Nachtrag IV zu Theil II, Heft 2, enthält:

Aenderungen der Ausnahmetarife,
Aenderungen von Stationsnamen,
Aufhebung der Frachtsätze der Wagenladungsclassen C 1 und C 2,
Aenderungen und Ergänzungen der Tariftafeln.

Insoweit durch den vorgenannten Tarif, bezw. Tarifnachtrag Frachtermässigungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 28. Februar 1900 in Kraft.

Exemplare der vorstehenden Tarifdrucksachen sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu den auf den Titelblättern angesetzten Verkaufspreisen erhältlich.

Wien, am 15. Jänner 1900. [59]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Tarif - Theil II, Heft 1.

Anwendung von Frachtsätzen für Retortenkohle.

In der in Nr. 124 dieses Blattes vom 26. October 1899, auf Seite 2225, unter Z. [975], verlautbarten Dienstanweisung Nr. 32, betreffend die Einführung von Ausnahmetarifsätzen für Retortenkohle von Bukarest nach Hannover und Linden, sind hinter der ersten Zeile die Worte „bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hiefür" nachzutragen.

Wien, am 18. Jänner 1900. [60]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Lebensmittelverkehr zwischen Italien einerseits, Deutschland, Belgien, den Niederlanden und England andererseits.

Ausgabe von Nachträgen zu den Ausnahmetarifen vom 1. December 1898.

Zu jedem der Ausnahmetarife vom 1. December 1898 für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien

a) nach Deutschland,
b) nach Belgien und den Niederlanden,
c) nach England

via Gotthard und Brenner gelangt mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 ein Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag I zu dem Tarife ad a) enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen und der Tariftabellen (Schnittsätze nördlich Italien).

Die Nachträge I zu den Tarifen ad b) und c) enthalten Aenderungen der Tarifbestimmungen und der Verkehrsleitungsvorschriften.

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge sind bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien kostenlos zu haben.

Wien, am 17. Jänner 1900. [61]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 wird der Firma Nagel & Wortmann, Reisebureau in Abbazia, Hotel Stephanie, seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck nach Stationen der Südbahn, ferner, insoweit die directe Abfertigung gestattet ist, auch nach Stationen anderer inländischer und ausländischer Bahnen übertragen.

Für die Beförderung des Gepäckes auf den Eisenbahnstrecken werden seitens des Reisebureau Nagel & Wortmann die gleichen tarifmässigen Gebühren berechnet und eingehoben, wie sie für den Verkehr ab der Station Abbazia - Mattuglie festgesetzt sind und werden gegen Entrichtung dieser Gebühren den Reisenden bahnämtliche Gepäcksscheine ausgefolgt.

Ausserdem ist die Firma Nagel & Wortmann berechtigt, für die Zustreifung des Gepäckes von ihrem Bureau in Abbazia, Hotel Stephanie, nach dem Bahnhofe Abbazia-Mattuglie folgende Zustreifgebühren gegen besondere Bescheinigung einzuheben:

a) für Reisegepäck, nicht voluminöses, bis 30 kg per Collo . . . 30 h per Stück
b) für Reisegepäck, voluminöses, d. i. solches von mehr als $^1/_2$ m^3 Umfang und einem Gewichte bis 30 kg per Collo . . . . . 50 „ „ „
c) für Reisegepäck über 30 kg per Collo . . . . . 100 „ „ „

Für das von dem Reisebureau Nagel & Wortmann abgefertigte Reisegepäck haftet die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Sinne des § 34 des Betriebsreglements in gleichem Umfange, wie für das an ihren eigenen Gepäcksabfertigungsstellen aufgenommene Reisegepäck.

Allfällige Beschwerden sind bei dem Stationschef in Abbazia-Mattuglie, eventuell bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien einzubringen.

Wien, am 16. Jänner 1900. [62]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station Friedek-Mistek.

Die am 26. October 1899 kundgemachte, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. November 1899, Z. 50.402/16, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit auf zwei Tage für in der Station Friedek-Mistek in ganzen Wagenladungen ankommende Frachtgüter trat mit 15. Jänner 1900 ausser Kraft.

Wien, am 17. Jänner 1900. [63]

Berichtigung.

In der im Vrdgs.-Bl. Nr. 7 vom 18. Jänner l. J., Seite 302, verlautbarten Kundmachung, Post 52 „Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband", ist in der zweiten Spalte, 5. Textzeile von unten, statt „sperrige" richtig „sperriger" zu lesen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch - Schweizerischer Getreideausnahmetarif, Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.), vom 1. Juli 1899. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Wirksamkeit vom 12. December 1899 wurden nachstehende Stationen in die Schnitt-Tabelle A, Seite 22 ff des Tarifes, einbezogen:

Kilometer	Bis zum Schnittpunkte von	Centimes für 100 kg
276	Mainburg*	104
419	Neuenmarkt-Wirsberg . . .	163
425	Untersteinach-Stadtsteinach	164
252	Wolnzach Bhf.	96

* Station der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, siehe Abfertigungsvorschriften auf Seite 11

Sendungen von den vorgenannten Stationen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluss der directen Abfertigung auf Umkartirung in Lindau Stadt verwiesen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
571	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe A / B / C des Specialtarifes 3	Buhenč	Teschen (K.F.N.B. oder K.O.E.)	Anfrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: 293 / 224 / 169 / 134		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
572	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Skalitz-Boskowitz	Tinsicht (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes, Theil II, Heft 2, zum gesellschaftlichen Localgütertarife	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif, bezw. Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2	Verschieden	51 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
573	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20, der Güterclassification	Dittersdorf / Freudenthal / Freiwaldau-Gräfenberg / Nieder-Lindewiese / Ober-Lindewiese / Zöptau	Strebichowitz-Winaritz (Station)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: 115 / 121 / 118 / 115 / 112 / 97		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
574	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	ermässigte Eilgüter	Zauchtel	Böhm.-Leipa (A.T.E.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	598 Heller		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										

Fortlaufende Nummer	575	576	577
1			
Die Publication erfolge	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	hetheiligten Verwaltungen	hetheiligten Verwaltungen	hetheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Gyps, gebrannt, auch roh, wenn gemahlen (mit Ansnahme von Frauneis, Frauenglas, Marienglas, Selenit)	Gyps (wasserhaltiger, schwefelsaurer Kalk), u. zw. natürlicher gebrannter, auch roher gemahlener	Roheisen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Eilrich Station der k. Eisenhahn-Direction Cassel und vice versa	Sperenberg Station der k. Militäreisenbahn und vice versa	Németbogsán	Anina*)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien, Floridsdorf der K.F.N.B.; Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneubnrg der Oe.N.W.B.; Wien II, K.F.J.B.; Nnssdorf der k.k.Oe.St.B.; Wien, Stadlau der St.E.G. und vice versa	Carlsbad Klösterle Neusattl Tannwald-Schumburg Schlackenwerth Teplitz Teplitz-Waldthor und vice versa	Oderberg loco	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Oderberg loco	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Frachtberechnnng erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschlnss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	Bei Aufgahe von mindestens 10.000 kg anf einen Wagen mit je einem Frachtbriefe oder Zahlung der Fracht hiefür	Frachtzablung für das wirkliche Gewicbt, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
und gilt in der Zeit	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	bis anf Weiteres, längstens aber bis Ende Decemher 1900	bis auf Wiederruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Ausnahmetarif 33 des Tarif-Theiles II, Heft 1	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband	Localtarife	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Anhang zum Tarif-Theil II, Heft 3	Localtarife	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Anhang zum Tarif-Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	178	Bestehen keine directen Frachtsätze	198	Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	160 Pfennige	98 91 92 97 98 76 76 Pfg.	188	149	212	173	Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)				99		25	Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss							
Besondere Bemerkungen							

*) In den Frachtsätzen für Anina ist der im Abschnitt IV B, Punkt X des Localtarifes der Kgl. Ungar. Staatsbahnen festgesetzte Zuschlag bereits inbegriffen. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze im Verkehre mit Oderherg loco haben die Parteien das Abladen der Sendungen auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
578	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach: Altona		Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Brake (Oldbg.), Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen), Geestemünde (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen), Nordenham und Nordenham (Fischereihafen)		Hamburg B., Wilhelmsburg		Hamburg-Sternschanze		Harburg H.		Lübeck		Pommerensdorf		Stettin		Swinemünde		Warnemünde	
	loco	trs.	loco	trs.	loco		trs.		loco	trs.	loco	trs.	loco	trs.	loco	trs.	loco	trs.	loco	trs.	loco	trs.	loco	trs.
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen																							
Budapest-Angyalföld „ -dunap. t. p. u. „ -föv.-közrakt. „ -Józsefváros „ -Kelenföld „ -Lipótváros „ -nyugoti p. u. Buda-Császárfürdö-Kiterö Köbánya-alsó p. n. „ -felsö p. u.	336	299	341	304	355*)		318		334	297	335	298	332	295	331	294	299	262	298	261	312	275	324	287

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verhandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

*) Dieser Frachtsatz erhöht sich im Verkehre mit Nordenham und Nordenham (Fischereihafen) um 2 Pfennige per 100 kg.

579	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie)	Klein-Schwechat k.k.St.B., Kornneuburg Oe.N.W.B., Schwechat-Kledering St.E.G., Wien, Floridsdorf-Jedlesee (Oe.N.W.B., Wien, Floridsdorf K.F.N.B., Wien-Donaulände K.F.N.B., Wien I (K.E.B.) k.k.St.B., Wien II (K.F.J.B.), Wien (Lagerhaus), Wien (Praterquai), Nussdorf k.k.St.B., Wien (Donauquaibahnhof) k.k.St.B.. Wien, Stadlau St.E.G.	Stationen der kgl. preuss. Eisenbahn-Directionen Cassel, Erfurt, Halle a. S., Hannover und Magdeburg, sowie der Eisenberg-Crossener Eisenbahn (siehe umstehende Tabelle)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Ausnahmetarif 7 im Tarife, Theil II, Heft 1, des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Verkehr mit Oesterreich, bezw. Ausnahmetarif 12 des Anhanges zu den Tarifheften I und 2 des vorerwähnten Verbandstarifes (ehem. Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif)	Siehe umstehende Tabelle	Im Kartirungswege		

Nach		Von									
		Klein-Schwechat k.k.St.B.	Korneuburg Oe.N.W.B.	Schwechat-Kledering Oe.U.St.E.G.	Wien, Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B.	Wien, Floridsdorf K.F.N.B.	Wien Donauufer-bahn K.F.N.B.	Wien I (K.E.B.) k.k St.B.	Wien II (K.F.J.B.) Wien (Lagerhaus)	Wien (Praterquai) Nussdorf k.k St.B.	Wien (Donauquaibahnhof) k.k St.B.	Wien, Stadlau Oe.U.St.E.G.
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen										
Apolda	K. E.-D. Erfurt	210	187	210	198	198	199	209	198	199	198
Arnstadt Pr. Stb.	„	223	200	223	211	211	212	221	211	212	211
Artern	„	216	193	216	204	204	205	215	204	205	204
Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	213	190	213	201	201	202	212	201	202	201
Bernburg	„	210	187	210	198	198	199	209	198	199	198
Braunschweig Hauptbahnhof	„	224	211	224	222	222	223	233	222	223	222
„ Ostbahnhof	„	221	211	224	222	222	223	233	222	223	222
Burxdorf (Prov. Sachsen)	K. E.-D. Halle	181	158	181	169	169	170	180	169	170	169
Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	211	188	211	199	199	200	210	199	200	199
Coburg	„	207	—	207	—	—	—	196	204	205	—
Cötben	K. E.-D. Magdeburg	208	185	208	196	196	197	207	196	197	196
Crossen a. d. Elster	K. E.-D. Erfnrt	212	—	212	—	—	—	210	199	200	—
Eisenberg i. S.-A.	Eisenb. Crossen	214	—	214	—	—	—	212	201	202	—
Eisleben	K. E.-D. Halle	209	186	209	197	197	198	208	197	198	197
Erfurt	K. E.-D. Erfnrt	218	195	218	206	206	207	217	206	207	206
Gotha	„	224	201	224	212	212	213	223	212	213	212
Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	220	197	220	208	208	209	219	208	209	208
Halle a. d. S.	K. E.-D. Halle a. d. S.	200	177	200	188	188	189	199	188	189	188
Hildesheim	K. E.-D. Hannover	242	219	242	230	230	231	241	230	231	230
Jena (Saalbahnhof)	K. E.-D. Erfurt	212	189	212	200	200	201	211	200	201	200
„ (Weim.-Gera-Bahnhof)	„	212	189	212	200	200	201	211	200	201	200
Knan	„	216	—	216	—	—	—	213	203	204	—
Köstritz	„	210	—	210	—	—	—	208	197	198	—
Magdeburg { Haupthabnhof / Elbbabnbof / Fischerufer / Friedrichstadt	K. E.-D. Magdeburg	215	192	215	203	203	204	214	203	204	203
Magdebnrg-Buckau											
„ -Nenstadt											
„ -Alte Neustadt											
„ -Sudenburg											
Meiningen Pr. Stb.	K. E.-D. Erfurt	231	215	231	219	219	220	212	219	220	219
Merseburg	K. E.-D. Halle a. d. S.	202	179	202	190	190	191	201	190	191	190
Mücbeln bei Merseburg	„	205	182	205	193	193	194	204	193	194	193
Mühlhansen (Thür.) Pr. Stb.	K. E.-D. Erfurt	231	208	231	219	219	220	230	219	220	219
Naumburg a. d. Saale	„	204	181	204	192	192	193	203	192	193	192
Neustadt bei Coburg	„	211	—	211	—	—	—	200	207	208	—
Neustadt a. d. Orla	„	213	—	213	—	—	—	210	200	201	—
Niederpöllnitz	„	210	—	210	—	—	—	206	197	198	—
Nordbausen	K. E.-D. Cassel	222	199	222	210	210	211	221	210	211	210
Opporg	K. E.-D. Erfurt	215	—	215	—	—	—	212	202	203	—
Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	224	201	224	212	212	213	223	212	213	212
Pegan a. d. Elster	K. E.-D Erfurt	199	187	199	187	187	188	199	187	188	187
Pössneck (Saalbahn)	„	216	—	216	—	—	—	212	203	204	—
Pössneck (Thür. Bahn)	„	216	—	216	—	—	—	213	203	204	—
Querfurt	K. E.-D. Halle a. d. S.	210	187	210	198	198	199	209	198	199	198
Roda (Sachs.-Altenbg.)	K. E.-D. Erfurt	216	—	216	—	—	—	214	203	204	—
Saalfeld (Thür.)	K. E.-D. Erfurt	220	—	220	—	—	—	211	207	208	—
Sangerbausen	K. E.-D. Cassel	213	190	213	201	201	202	212	201	202	201
Sonneberg (Thür.)	K. E.-D. Erfurt	212	—	212	—	—	—	201	208	209	—
Themar	„	218	—	218	—	—	—	207	214	215	—
Triptis	„	211	—	211	—	—	—	208	198	199	—
Weimar (Pr. Stb.)	„	214	191	214	202	202	203	213	202	205	202
Weissenfels	„	202	179	202	190	190	191	201	190	191	190
Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	234	211	234	222	222	223	233	222	223	222
Zerbst	K. E.-D. Halle a. d. S.	206	183	206	194	194	195	205	194	195	194

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
580	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. (Ausnahmetarif Nr. 4), b) Weizen, Roggen, Gerste etc. (Ausnahmetarif Nr. 25)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der für die Ausnahmetarife Nr. 4 und 25 giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893	Vide Tabelle			Im Kartirungswege		

N a c h

Von	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) a)	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) b)	Hamburg B., Wilhelmsburg a)	Hamburg B., Wilhelmsburg b)	Stettin a)	Stettin b)	Swinemünde a)	Swinemünde b)	Warnemünde a)	Warnemünde b)	anderen deutschen Hafenstationen
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen										
Apcz-Szántó	507	415	491	399	418	—	447	—	508	—	
Bánocz	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—	
Bánréve	534	442	518	426	—	—	—	—	—	—	
Beregszász	585	493	569	477	—	—	—	—	—	—	
Beszterczebánya	492	400	476	384	—	—	—	—	—	—	
Csap	574	482	558	466	—	—	—	—	—	—	
Csány	537	445	521	429	—	—	—	—	—	—	
Feled	529	437	513	421	—	—	—	—	—	—	
Fülek	516	424	500	408	—	—	—	—	—	—	
Garam-Berzencze	478	386	462	370	—	—	—	—	—	—	
Halmi	583	491	567	475	—	—	—	—	—	—	
Hidas-Németi	542	450	526	434	—	—	—	—	—	—	
Kisvárda	577	485	561	469	—	—	—	—	—	—	
Legénye-Mihályi	551	459	535	443	—	—	—	—	—	—	
Liszka-Tolcsva	563	471	547	455	—	—	—	—	—	—	
Losoncz	511	419	495	403	—	—	—	—	—	—	
Munkács	585	493	569	477	—	—	—	—	—	—	
Nagy-Mihály	565	473	—	—	—	—	—	—	—	—	
Nagy-Szöllös	589	497	573	481	—	—	—	—	—	—	
Pásztó	512	420	496	404	423	—	452	—	513	—	
Perbenyik	570	478	554	462	—	—	—	—	—	—	
Putnok	537	445	521	429	—	—	—	—	—	—	
Rimaszombat	532	440	516	424	—	—	—	—	—	—	
Rozsnyó	544	452	528	436	—	—	—	—	—	—	
Sajó-Szt. Péter	543	451	527	435	—	—	—	—	—	—	
Salgó-Tarján	524	432	508	416	—	—	—	—	—	—	
Sátoralja-Ujhely	557	465	541	449	—	—	—	—	—	—	
Selyp	502	410	486	394	413	332	442	361	503	375	
Som	582	490	566	474	—	—	—	—	—	—	
Szatmár-Németi	578	486	562	470	489	—	518	—	579	—	
Szeglnalom	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—	
Szomotor	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—	
Tisza-Ujlak	589	497	573	481	—	—	—	—	—	—	
Tornalja	537	445	521	429	—	—	—	—	—	—	
Töke-Terebes-Gálszécs	557	465	541	449	—	—	—	—	—	—	
Thuzsér	579	487	563	471	—	—	—	—	—	—	
Ungvár	582	490	566	474	—	—	—	—	—	—	
Vadna	539	447	523	431	—	—	—	—	—	—	
Zólyom	483	391	467	375	—	—	—	—	—	—	
Eperjes	522	430	506	414	—	—	—	—	—	—	
Igló	495	403	479	387	—	—	—	—	—	—	
Káposztafalu	490	398	474	382	—	—	—	—	—	—	
Kassa	522	430	506	414	—	—	—	—	—	—	
Nagy-Sáros	525	433	509	417	—	—	—	—	—	—	
Póprád-Felka	483	391	467	375	—	—	—	—	—	—	
Ruttka	438	346	422	330	—	—	—	—	—	—	
Zsolna	428	336	412	320	—	—	—	—	—	—	

a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. (Ausnahmetarif Nr. 4) für den Locoverkehr

	Bremen	Hamburg	Stettin
Brake (Oldenburg)	24 Pfg.	4	1
Bremerhaven	28 „	4 „	1 „
Geestemünde	28 „	4 „	1 „
Nordenham	32 „	4 „	1 „
Altona	+	+	+
Hamburg-Sternschanze	„	2 „	1 „
Harburg	„	5 „	1 „
Lübeck	„	5 „	1 „
Pommerensdorf	„	1 „	+

a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. (Ausnahmetarif Nr. 4) für die See-Aus- und Einfuhr

	Bremen	Hamburg	Stettin
Brake (Oldenburg)	20 Pfg.	4	1
Bremerhaven	20 „	4 „	1 „
Geestemünde	20 „	4 „	1 „
Nordenham	20 „	4 „	1 „
Altona	+	+	+
Hamburg-Sternschanze	„	2 „	1 „
Harburg	„	5 „	1 „
Lübeck	„	5 „	1 „
Pommerensdorf	„	1 „	+

b) Weizen, Roggen, Gerste etc. (Ausnahmetarif Nr. 25) für die See-Ausfuhr

	Bremen	Hamburg	Stettin
Brake (Oldenburg)	20 Pfg.	4	1
Bremerhaven	20 „	4 „	1 „
Geestemünde	20 „	4 „	1 „
Nordenham	20 „	4 „	1 „
Altona	+	+	+
Hamburg-Sternschanze	„	2 „	1 „
Harburg	„	5 „	1 „
Lübeck	„	5 „	1 „
Pommerensdorf	„	1 „	+

Die Frachtsätze ad b) haben nur Giltigkeit für die Ausfuhr aus Ungarn über See nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien.

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
581	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	den weiter unten angeführten Stationen	Oderberg transit	Die Sendungen müssen nach einer Auslands- oder Elbe-Umschlagsstation bestimmt sein Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Bei Aufgabe von Hölzern über 7 Meter Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per verwendeten Wagen berechnet	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Verschieden	*) In Hellern inclusive Oderberger Ueberfuhrsgebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		

*) Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Heller		Heller		Heller
Ajnácskő	88	Hricsó	44	Radvány	134
Alsó-Sajó	114	Huszt	150	Rév	168
Apahida	198	Illava	60	Rimabánya	100
Arad	158	Kaál-Kápolna	116	Rimaszécs	96
Ágostonfalva	249	Kétegyháza	148	Rimaszombat	96
Bajmok	170	Királyháza	146	Rozsnyó	110
Balogfala	90	Kis-Majtény	162	Sajó-Ecseg	106
Bánffy-Hunyad	182	Kis-Terenne	94	Sajó-Szent Péter	106
Bánréve	98	Koskócz	130	Salgó-Tarján	92
Bátony	94	Kolozsvár	196	Sárospatak	122
Bátyu	128	Krivány-Gyetva	74	Sepsi-Szt. György	279
Bellus	60	Liszka-Tolcsva	124	Soborsin	180
Beregszász	136	Lónyabánya	78	Som	132
Berzova	174	Losoncz	82	Somos-Ujfalu	88
Beszterczebánya	74	M.-Sziget	164	Strabicsó-Gorond	132
Betlér	110	Mezö-Laborcz	138	Szatmár-németi	158
Békés-Csaba	144	Mária-Radna	168	Szereucs	118
Bély	124	Magyar-Nádas	192	Szolnok-teher p. u.	122
Bihar-Püspöki	156	Maros-Illye	190	Szürte	128
Brátka	172	Mezö-Telegd	162	Taraczköz	160
Bucsa	174	Mikola	154	Tepla-Trencsén-Teplicz	66
Bustyaháza	156	Miskolcz-gömöri p. u.	110	Tisza-Lucz	114
Csap	124	Munkács	136	Tisza-Ujlak	140
Csucsa	178	Nagy-Bélicz	113	Tiszolcz	194
Dálja	188	Nagy-Bittse-Predmér	44	Tokaj	122
Debreczen	146	Nagy-Károly	162	Tornalja	102
Dobsina	116	Nagy-Mihály	124	Tótmegyer	92
Eger	122	Nagy-Szalouta	158	Tótvárad	178
Egeres	188	Nagy-Szeben	234	Trencséu-Isztebnik	66
Elesd	166	Nagy-Szöllös	144	Ungvár	130
Erdöd	186	Nagyvárad	158	Vadna	102
Eszék	194	Nemes-Militics	176	Vág-Besztercze	52
Eszék-alváros	194	Nyiregyháza	130	Várad-Veleucze	158
Feled	92	Nyitra-Novák	129	Végles-Szalatna	72
Fülek	86	Nyustya-Likér	102	Vinkovci	196
Garam-Berzencze	68	Örmező	124	Vukovár	192
Garam-Hidvég**)	88	Pálfalva	92	Zám	186
Gilvács loco	163	Párkány-Náua	106	Zólyom	70
Gilvács trs.	162	Pásztó	98	Zólyom-Brezó**)	90
Gombos-Bogojeva	186	Pelsöcz	106	Zombor	178
Gyoma	136	Perbenyik	124		
Gyöngyös	114	Priglevicza-Szt. Iván	182		
Halmi	152	Puchó-Kocskócz	56	**Matraer Localbahnstation**	
Homonna	126	Putuok	100	Balla	168

**) In dem Frachtsatze von Garam-Hidvég, bezw. Zólyom-Brezó ist die im Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen fixirte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

583	582	Fortlaufende Nummer	1
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Die Publication erfolgt von der	2
kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	und im der Namen	3
Leim der Pos. L—5 der Güterclassification	Petroleumnaphtha (Robbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleumpech	für Artikel	4
Budadest- dunaparti t. p. u. / Józsefváros / nyugoti p. u. / Lipótváros / Angyalföld	Pozsony-Ujváros, Oravicza, Mezö-Telegd, Budapest-Kiterö, Budapest-Ferenczváros	von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)
Oderberg transit	Oderberg transit (für Sendungen, welche auf die Preussischen Staatshahnen übergehen)	nach	5
Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach dem Zollauslande aufgegeben werden. Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Zahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit nach deutschen Stationen ausgestellten Frachtbriefen ohne Routenvorschreibung aufgegeben werden	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1900	und gilt in der Zeit	7
Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife	Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht 8
Verschieden		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
221 Heller*)	Pozsony-Ujváros 94, Oravicza 172, Mezö-Telegd 148, Budapest-Kiterö 120, Budapest-Ferenczváros 120 / Pozsony-Ujváros 96, Oravicza 174, Mezö-Telegd 150, Budapest-Kiterö 122, Budapest-Ferenczváros 122 — Heller	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Verschieden		per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege / Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
	Die Differenz zwischen den aus den directen Frachtsätzen auf die Strecken bis Oderberg entfallenden Antheilen und den ermässigten Frachtsätzen wird auf Grund der auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis Ende März 1901 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind, liquidirt	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
*) Die Oderberger Ueberfuhr ist in diesem Frachtsatze bereits enthalten	Die Oderberger Ueberfuhrsgebühr ist in diesen Frachtsätzen bereits enthalten	Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Lupidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
584	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Altzink	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Brünn (St.E.G.)	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Versobieden	Heller a) 245 b) 220 a) 220 b) 195		Im Kartirungswege		
585	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4	Gross-Meseritsch	Welwarn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Versobieden	54 Heller		Im Kartirungswege		
586	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4	Gross-Meseritsch	Welwarn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	139 Heller		Im Kartirungswege		
587	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiesabbrände zum Entzinken bestimmt	Nestersitz-Pömmerle	Merzdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899	Besteht kein directer Frachtsatz	54 Pfennige		Im Kartirungswege		
588	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Teschen (K.F.N.B. oder K.O.B.)	Böhm.-Leipa (A.T.E. oder B.N.B.) Grund Georgenthal Haida Hainspach-Wölmsdorf Kreibitz-Teichstatt Rumburg Schluckenau Schönlinde Warnsdorf (B.N.B.) Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe als Frachtgut, mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 211 227 216 236 225 229 233 227 229 205		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	589	590	591
1			
Die Publication erfolgt von der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
2			
Die Publication erfolgt und im Namen der			Oesterr. Nordwestbahn
3			
Das Zugestäudniss wird gemacht für Artikel	a) Dampfkessel der Pos. D—6, b) Eisen und Stahl der Pos. E—5, c) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification	a) Eiseu und Stahl der Pos. E—5, b) Eiseo und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification	a) Eisen nnd Stabl der Pos. E—5 b) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification
4			
Das Zugestäudniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Aussig (St.E.G.)	Bubna St.E.G. Prag St.E.G. Prag-Hrabowka transit Bodenbach St.E.G. Olmütz St.E.G. transit	via Okrisebko—Kolin—Böhm.-Brod Gross-Meseritsch
5			
Das Zugestäudniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Nestersitz-Pömmerle	Nestersitz-Pömmerle	Nestersitz-Pömmerle
6			
Das Zugestäudniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzabluog mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltnng der einschlägigen allgemeinen Tarif bestimmungen	Aufgabe als Frachtgnt uud Frachtzablung mindesteos für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschläg-igen allgemeinen Tarif bestimmungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzablung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltong der einschlägigen allgemeioen Tarif bestimmnngeu
7			
Das Zugestäudniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Juni 1900
8			
Tarif, auf welchen das Zugestäudniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarife
9			
Tarif, auf welchen das Zugestäudniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze
10			
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) und b) 11 Heller, ad c) 12 Heller	Heller: a) 56 57 67 68 50 70 12 13 123 163; b) Verschieden	a) 178 Heller b) 250 „
11			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	
12			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13			
Bezeichnuog der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, anf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende September 1900	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen läogsteus bis Ende September 1900	Origioal-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Eode September 1900
14			
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen zum Bane eines Kupferwalzwerkes in Nestersitz-Pömmerle bestimmt sein uod diesem Zwecke aucb thatsächlich zugeführt werden, was seiteus der Station Nestersitz-Pömmerle auf den Original-Frncbtbriefen bestätigt erscbeinen muss	NB. Die Sendungen müssen zum Baue eines Kupferwalzwerkes in Nestersitz-Pömmerle bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden, was seitens der Station Nestersitz-Pömmerle auf den Original-Frachtbriefen bestätigt erscheinen muss.	Die Sendnogeo müssen zum Baue eines Kopferwalzwerkes in Nestersitz-Pömmerle bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden, was seiteos der Station Nestersitz-Pömmerle auf den Original-Frachtbriefen bestätigt erscheinen muss

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
592	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kupferdraht der Pos. D—11	Nestersitz-Pömmerle	Prag (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	103 Heller	96 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
593	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine St.E.G.	Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne à 1000 kg: 748		Im Kartirungswege		
					Chrudim Oe.N.W.B. und k.k.St.B. Chrudim Stadt					756				
					Časlau					956				
594	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine St.E.G.	Pardubitz loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Heller per Tonne à 1000 kg: 748	712	36	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, hahnämlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1901 vorzulegen sind	
					Chrudim Oe.N.W.B. und k.k.St.B. Chrudim Stadt					756	708	48		
					Časlau loco					956	908	48		
595	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Oberschlesische Kohle und Coaks	Mittelwalde transit	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Schnittfrachtsätze der Gruppe A auf Seite 18 und 19 des Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. von Stationen des E.D.B. Kattowitz nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc., giltig vom 1. November 1897	Heller per Tonne à 1000 kg: 718	560	158	Im Rückvergütungswege	Originale Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1901 vorzulegen sind und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	
					Přelauč				802	742	60			
					Choltitz				914	784	130			
					Kosteletz-Wyžitz				986	886	100			
					Prachowitz				1010	910	100			
					Kalk-Podol				1018	918	100			
					Alt-Kolin				914	874	40			
					Elbeteinitz				896	876	20			
					Kladrub				844	794	50			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
596	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Kladno, Duby, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad und Strebichowitz-Winaritz (auch Libusiner Schacht)	Liesing, Brunn-M. Enzersdorf, Mödling Hennersdorf Biedermannsdorf Maria-Lanzendorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne à 1000 kg 1200 1200 1100 1100		Im Kartirungswege	Das Ausladen der Sendungen in Biedermannsdorf und Maria-Lanzendorf haben die Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist selbst zu besorgen	
597	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode, Möhlten	Caslau loco, Pardubitz loco, Chrudim Oe.N.W.B. und k.k.St.B. und Chrudim Stadt, Rositz (S.N.D.V.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Directer Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Verschieden	70 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, nachweislich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1901 vorzulegen sind	
598	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art zum Export, in beliebiger Verpackung	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bilnitz-Brumov Bisenz-Pisek Bisenz-Stadt Gaya Hullein Krasna Kwassitz-Tlumatschan Mähr.-Weisskirchen Olmütz Pohl Petersdorf Sternberg K.F.N.B., k.k.Oe.St.B. Ung.-Hradisch Ung.-Hradisch Stadt Vlarapass Wall.-Meseritsch	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1900	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Pfg. a) b) 213 166 187 147 187 147 187 147 161 127 186 146 165 130 167 133 138 110 175 138 170 122 147 117 177 139 183 145 216 168 186 146		Im Kartirungswege *)		

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach Hamburg, Stettin, Bremen und Bremerhaven, nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Oe.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Stettin, Bremen oder Bremerhaven, nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1901 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdocumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch die Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin, oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

599

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	a) Raffinirtes Petroleum, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blan- und Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäureabfallwasser und Mineralтheer. b) Leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer, auch eiserne, aller Art*)	Pardubitz St.E.G.	Tischnowits
2	wie 1	wie 1	Hohenmauth
3	wie 1	wie 1	Leitomischl
4	ad a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. ad b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Fässer. Auflieferung von mindestens 60 Stück derselben per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Ausnahmetarif für Petroleum etc., bezw. Localtarif
5	79 Heller	28 Heller	44 Heller
6	71 Heller	24 Heller	36 Heller
7	8 Heller	4 Heller	8 Heller
8	Im Kartirungswege		
9			
10	*) Für leere, gebrauchte Fässer gelten nebenstehende Frachtsätze in umgekehrter Richtung. Beide Frachtsätze [ad a) und b)] finden weiter nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von der mit der Station Pardubitz in Geleiseverbindung befindlichen Petroleumraffinerie aufgegeben werden, bezw. für dieselbe bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung		

600

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

1	betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Austerlitz
2	wie 1	wie 1	Bedihošt
3	wie 1	wie 1	Branowitz
4	wie 1	wie 1	Brodek
5	wie 1	wie 1	Butschowitz
6	wie 1	wie 1	Cellechowitz
7	wie 1	wie 1	Chropin
8	wie 1	wie 1	Drahanowitz
9	wie 1	wie 1	Freiheitsau
10	wie 1	wie 1	Gross-Wisternitz
11	wie 1	wie 1	Grussbach-Schönau (St.E.G.)
12	wie 1	wie 1	Hullein
13	wie 1	wie 1	Kojetein
14	wie 1	wie 1	Kostel
15	wie 1	wie 1	Kremsier
16	wie 1	wie 1	Kroman
17	wie 1	wie 1	Kwasitz-Tlumatschan
18	wie 1	wie 1	Leipnik
19	wie 1	wie 1	Lundenburg
20	wie 1	wie 1	Mähr.-Neustadt
21	wie 1	wie 1	Möditz
22	wie 1	wie 1	Nezamislitz
23	wie 1	wie 1	Prerau
24	wie 1	wie 1	Radwanitz-Prossenitz
25	wie 1	wie 1	Rohrbach i. M.
26	wie 1	wie 1	Schlapanitz
27	wie 1	wie 1	Segen-Gottes
28	wie 1	wie 1	Sokolnitz
29	wie 1	wie 1	Tischnowitz
30	wie 1	wie 1	Troppau (k.k.P.N.B. oder k.k.St.B.)
31	wie 1	wie 1	Vschetul
32	wie 1	wie 1	Wischau
33	wie 1	wie 1	Wrbatek
34	Neubydžow (Oe.N.W.B.)	Localtarife	
35	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller
36	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900		135
37			128
38			128
39			129
40			143
41			142
42			132
43			140
44			168
45			119
46			162
47			133
48			134
49			139
50			137
51			113
52			137
53			133
54			144
55			120
56			118
57			134
58			126
59			130
60			123
61			125
62			140
63			122
64			140
65			168
66			136
67			137
68			122
69	Im Kartirungswege		
70			
71	Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		

Fortlaufende Nummer	601	602	603
1			
Die Publication erfolgt	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Koble und Cokes der Pos. K—25 des Tarif-Theiles I	Thonwaaren: 1. der Pos. T—21 a und 2. der Pos. T—21 b des für die österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen giltigen Theiles I, Abtheilung B, in beliebiger Verpackung	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	Segen-Gottes	Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Buschtěhrader Bahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Böhmischen Nordbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Barcs
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) nach	Czieditz Jannitz Trebelowitz Sollowitz- Jessowitz Triesch Hoditz Teltsch	Bodenbach (k.k.St.B., B.N.B. oder St.E.G.) Tetschen (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)	Leoben transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Koble; für mindestens 10.000 kg bei Cokes. Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 wird die im Tarif-Theil I, Abtheilung B, bei den Positionen T—21 a und T—21 b vorgesehene Tarifirung unter sonstiger Anrechthaltung der in diesem Tarife auf Seite 10 sub V für die Anwendung der Exporttarife vorgesehenen Bestimmungen auch dann im Rückvergütungswege zugestanden, wenn die Sendungen ab Bodenbach oder Tetschen durch Vermittlung von Spediteuren innerhalb einer achttägigen Frist per Bahn oder Schiff nach dem Auslande weiterbefördert werden. Die behufs Liquidirung der entfallenden Frachtdifferenz erforderlichen Original-Frachtbriefe bis Bodenbach oder Tetschen und die Duplicat-Frachtbriefe oder Schiffsconnossements ab dort bis zur betreffenden Auslandstation sind bis längstens 31. März 1901 in Vorlage zu bringen.	Die Sendungen müssen zum Zwecke der Vermahlung von Mühlenetablissements bezogen werden, welche in Lambach, bezw. in westlich von Lambach gelegenen Stationen der k. k. Staatsbahnlinien bis Passau, Ried, Simbach und Salzburg gelegen sind. Dieselben müssen von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Aus den Original-Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leoben auf Grund der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 3 vom 9. Jänner 1900, Pos. 210, publicirten Ermässigung abgerechnet wurden
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900		vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife		Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze		171 Heller incl. ungar. Steuer
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller per Tonne 800 900 850 890 890 910 1000		130 Heller incl. ungar. Steuer
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			41 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege		Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Leoben und die Original-Frachtbriefe ab Leoben bis zur definitiven Bestimmungsstation, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen			
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14			

Fortlaufende Nummer	1	604	605	606	607
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Cement im See-Exportverkehre nach dem Auslande	Gips der Pos. G—26/1 des Tarifes, Theil 1	Cement, auch hydraulischer Kalk	Papier der Pos. P—1 d der Güterclassification des Tarifes, Theil 1
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Golleschau	Puchberg am Schneeberg	Beraun	Klein-Skal
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest Freihafen und Fiume Freihafen	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.) Prag (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Reichenberg Teschen Troppau Tarnau (S.N.D.V.B.)	Triest, für Sendungen, welche nach China zur Verschiffung gelangen	Triest im See-Eportverkehre nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der auf Seite 7 des Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897 sub B enthaltenen Bestimmungen für den See-Export. Das Anf- und Ahladen hat die Partei zu besorgen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Ahladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes. Aufladen durch die Partei	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes. Aufladen durch die Partei
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 20. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 20. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarife	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	218 Heller incl. Manipulationsgebühr	308 Heller incl. Manipulationsgebühr
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	200 Heller incl. ungar. Transportsteuer	Heller: 163 / 113 / 122 / 170 / 138 / 139 / 144	167 Heller incl. Manipulationsgebühr	300 Heller incl. Manipulationsgebühr
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			51 Heller	8 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege, in beiden Fällen unter Einhaltung der „Speciellen Bestimmungen“ des Abschnittes J des nebenhezogenen Tarif-Heftes, welche sinngemäss Anwendung finden	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege, und zwar bei Einhaltung der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ sub VIII ersichtlichen Bedingungen
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13				
Besondere Bemerkungen	14				

Fortlaufende Nummer	608	609	610
1			
Die Publication erfolgt von der			
2			
und im der Namen			
3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Papier aller Art zum Export (Pos. P-I d der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jäuner 1898)	Brennholz	Papier und Pappe (Pappendeckel), insoweit diese Artikel nach Classe II tarifirt werden
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wadowice	Ustron	Bielitz loco und transit
5			
nach	Dzieditz transito	Wien Nordbahnhof Floridsdorf Grussbach-Schönau Laa Hangsdorf Zellerndorf Jedlersdorf transito	Stationen des Haupthahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (ansschliesslich der Localbahnstrecken)
6			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen dnrch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anfrecbthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautendeu Frachtbriefen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jäuuer 1900 bis Ende Decemher 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Localgütertarife, und zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Jnli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localtarife	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	44 Heller	91 92 90 86 85 91 91 Heller	
9			
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	28 Heller	81 81 81 81 81 81 81 Heller	Rücksichtlich der Strecken des Haupthahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) 0·82 Heller per 100 kg und 1 km, plus 8 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg
10			
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	16 Heller	10 11 9 5 4 10 10 Heller	
11			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamireude Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Dnplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeicbneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegeu spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin von Bielitz loco nnd transito über die Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Ursprungsstation lautende Original-Aufnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
13			
Besondere Bemerkungen			Znr Quantumsnachweisnng werden alle durch die die Refactie reclamireude Firma als Absenderin von Bielitz loco nnd transito über die Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn innerhalb der Geltnngsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Sendnngen von Papier und Pappe zugelassen, anch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigung nicht houlficationsfähig sind
14			

Fortlaufende Nummer	1	611	612
Die Publication erfolgt	2		
von der	3		
und im der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar: Gewöhnliche Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, alte, bereits im Gebrauche gestandene, auf eigenen Rädern laufend, bei Aufgabe in unbeladenem Zustande als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Eisen und Stahl etc. der Pos. E—5, dann Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen
		Eilgüter, gewöhnliche	a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen
		Eilgüter, ermässigte	a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen
		Eilgüter, besonders ermässigte	a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen
		Frachtgüter, sperrige	a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen
		Frachtgüter der Classe I	Wien Nordbahnhof oder Wien Nordbahn-Donauuferhabnhof transito	Ustron	Olmütz transito	Wien Nordbahn Donauuferhahnhof transito	Wien Nordbahn-Donauuferhahnhof transito
		Frachtgüter der Classe II					
		Frachtgüter der Classe A					
nach	5		Krakau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Oświęcim	Olmütz / Sternberg	Oświęcim
bei Erfüllung nach- stehender Bedingungen	6	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienstesstellen auf den Frachtdocumenten als Absender und Empfänger					
in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900					
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif vom 1. Juli 1899				
Bezeichnung	8						
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9						
		Heller	Verschieden				
		222					
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	1012 460 455 669 490 374 245	215				
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Heller Verschieden	7				
							Per Stück Mark 168·48 63·18 89·76 100·32 37·62 26·76 40·14 107·04 21·06 42·12 25·08 13·38 12·54 33·66 22·44 11·22
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege					
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13						
Besondere Bemerkungen	14	Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich					

Fortlaufende Nummer	1	613	614	615
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der und im	3	Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Eisen und Stahl etc. der Pos. E—5, dann Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Frachtgüter der Classen	Kalk, gebrannt
		c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	A I II I	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Troppan	Friedek-Mistek bezw. vice versa	Stauding
nach		Oswięcim	Rożnan	Wien Nordbahnhof Floridsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienstesstellen auf den Frachtbriefen als Absender und Empfänger	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
	7	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900
Bezeichnung	8	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localtarife	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	89 | 70 | 70 Heller	94 | 81 | 67 Heller	66 | 66 | 65 Heller
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	81 | 64 | 56 Heller	65 | 60 | 54 Heller	63 | 63 | 63 Heller
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	8 | 6 | 14 Heller	29 | 21 | 13 Heller	3 | 3 | 2 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14	Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich		

Fortlaufende Nummer	616	617
1		
2	Die Publication erfolgt	
3	von der / und im Namen der	
4	für Artikel	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Marktgüter der Classe I	a) Kohlen, mineralische, bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	b) Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	c) Güter der Frachtgutclasse II	d) Güter der Frachtgutclasse I
	nach	Prossnitz	Zauchtel	Zauchtel	Zauchtel	Zauchtel
		Brünn, Nordbahnhof (bezw. vice versa)	Fulnek	Fulnek	Fulnek	Fulnek (bezw. vice versa)
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abladen der Sendungen ad a) und b) durch die Empfänger			
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900				
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898			
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	104 Heller	21 Heller	15 Heller	18 Heller	21 Heller
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	92 Heller	16 Heller	12 Heller	14 Heller	16 Heller
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12 Heller	5 Heller	3 Heller	4 Heller	5 Heller
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege			
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Bei Sendungen nach Fulnek auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Fulnek auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen mineralischer Kohlen und Holz nach Fulnek müssen die Frachtbriefe die Bestätigung von Seiten des Stationsvorstandes der genannten Station tragen, dass das Abladen durch den Empfänger bewirkt worden ist. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt			
14	Besondere Bemerkungen					

Fortlaufende Nummer	618	619
1		
Die Publication erfolgt von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und im Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz des Specialtarifes 2	Ziegel (Mauer- und Dachziegel), insoweit selbe in den Ausnahmetarif IVa des für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn giltigen Localgütertarifes vom 1. Juli 1899 fallen
3		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Krakau loco und transito Saybusch-Żywiec loco und transito Bielitz Dzieditz Oswięcim loco und transito Ustron Oderberg transito (für Sendungen von ungarischen Stationen) Mähr.-Ostrau Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito (letzteres für Sendungen von Jablunkau) Friedek-Mistek K.F.N.B. Friedland K.F.N.B.	Zistersdorf
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus)	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände via Süssenbrunn Floridsdorf Wien-Nordbahnhof
5		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localgütertarife	Obstehender Kartirungsfrachtsatz
8		
Bezeichnung		
9		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: 83, 73, 51 49, 70 79, 67 65, 63, 56, 53	Heller: 13, 13, 32, 31, 41
10		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller: 81, 63, 46 46, 63 63, 63, 51, 46	Heller: 1, 12, 26, 26, 36 *)
11		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Heller: 2, 10, 5 3, 7 16, 4 2, 5, 5, 7	Heller: 1, 1, 2, 6, 5, 5
12		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege / Im Rückvergütungswege
13		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Besteht kein directer Frachtsatz Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
14		
Besondere Bemerkungen	Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco nach Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus) kann nur für solche Sendungen in Anspruch genommen werden, welche nach Teschen mittelst Strassenfuhrwerkes zur Auflieferung zugeführt werden, worüber auf den bei der seinerzeitigen Refactieliquidirung beizubringenden Frachtbrief-Duplicaten bahnämtliche Bestätigung enthalten sein muss	Die Frachtsätze von Zistersdorf nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände werden unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) bestimmt sind

*) Ausser diesen Frachtsätzen kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub der Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach den städtischen Gaswerken in Anrechnung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
620	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gewitsch-Jaromeřitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	811 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	772 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	39 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
621	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern und leere, gebrauchte Bierfässer bezw. vice versa	Wien Nordbahnhof	Zistersdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	59 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
622	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter Bautsch			Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens des Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang zum Localgütertarife für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Preran				42	29	13			
					Troppan				44	31	13			
					Kremsier				46	35	11			
					Olmütz				46	23	23			
					Sternberg				49	31	18			
					Napagedl				49	38	11			
					Wrbatek				49	25	24			
					Prossnitz				51	28	23			
					Ung.-Hradisch				51	41	10			
					Brünn				60	52	8			
					Holnbitz				54	45	9			
					Lnndenburg				62	54	8			
					Dürnkrut				68	61	7			
					Grnssbach-Schönau				70	63	7			
					Gänserndorf				71	65	6			
					Wagram				74	68	6			
					Marchegg				75	69	6			
					Hangsdorf				76	70	6			
					Floridsdorf				76	71	5			
					Jedlersdorf transito				76	71	5			
					Zellerndorf				77	72	5			
					Wien Nordbhf.				77	72	5			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.				77	73	4			
					Oderberg Bhf. transito (für Sendnngen nach Ratibor)				41	28	13			
					Oderberg Bhf. trans. (für Sendnngen nach Krenzenort)				41	36	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
623	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kohlen, mineralische und Coaks in ganzen Wagenladungen	Kremsier transit	Zborowitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bei den Sendungen ad 1 und 2 Besorgung des Abladens, bei den Sendungen ad 4 Besorgung des Aufladens und bei den Sendungen ad 9 Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localgütertarif für die Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 20·6	13·6	7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht mehr zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma in den Relationen der Localbahn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn letztere im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind*)
			2. Kalksteine bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier transit	Zborowitz				21	14	7			
			3. Getreide, Oelsaaten, Rübensamen und Futtermittel bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief u. Wagen	Zborowitz	Kremsier bezw. vice versa				Verschieden	17	Verschieden			
			4. Rohzucker, Sandzucker, Melasse und Osmosewasser bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Zborowitz	Kremsier transit				Verschieden	14	Verschieden			
			5. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, insoweit selbe nicht sub 1—4 namentlich angeführt sind, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief u. Wagen	Kremsier	Zborowitz bezw. vice versa				25	20	5			
			6. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1 und 2, insoweit selbe nicht sub 1—4 namentlich angeführt sind, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief u. Wagen	Kremsier	Zborowitz bezw. vice versa				Verschieden	18	Verschieden			
			7. Güter des Specialtarifes 3, insoweit selbe nicht sub 1—4 namentlich angeführt sind, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier	Zborowitz bezw. vice versa				21	18	3			
			8. Getreide bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Zdounek	Kremsier				17	14	3			
			9. Zuckerrüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier Ketojed Jarohuowitz Scheleschowitz Zdonnek	Zborowitz bezw. vice versa				21 19 17 15 11	14 14 12 10 6	7 5 5 5 5			

*) Insofern für die begünstigten Güter in einzelnen der in Vorstehendem in Betracht kommenden Relationen mit besonderen Zugeständnissen niedrigere ermässigte Frachtsätze gewährt werden, findet auf Grund dieses Zugeständnisses eine Rückvergütung nicht statt. Sind die mit besonderem Zugeständnisse bewilligten ermässigten Frachtsätze höher, so wird lediglich der Unterschied zwischen diesen Frachtsätzen und den in Vorstehendem zugestandenen Frachtsätzen vergütet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Lagerung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
624	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kleinkohle (zur Steinkohlenkokes-Erzeugung bestimmte)	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Karwin loco	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife	Besteht kein directer Frachtsatz	188 Heller für die metr. Tonne (à 1000 kg)		Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau						160				
				Hruschau						155				
625	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kleinkohle (zur Steinkohlenkokes-Erzeugung bestimmte)	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Karwin loco	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Kartirungsfrachtsätze laut der unmittelbar vorhergehenden „fortlaufenden Nummer“	Heller für die metr. Tonne (à 1000 kg) 188	140	48 Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautende Frachtbriefe-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Mähr.-Ostrau					160	140	20			
				Hruschau					155	140	15			

Die neben[illegible] Nachlässe werden aus den Gebührenantheilen der [illegible] Ferdinands-Nordbahn getragen

Fortlaufende Nummer	626	627
1		
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
2		
und im Namen der		
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zinkweiss	Zinkweiss
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Mähr.-Ostran	Szczakowa
5		
nach	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlage auf das Schiff)	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (znm Umschlage auf das Schiff)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachweisliche Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern nnd darüber hinans)	Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nud Wagen. Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachwelsliche Bestimmung der Sendnngen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus)
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1900
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	275 Heller	363 Heller
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	170 Heller	243 Heller
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	105 Heller	120 Heller
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütnngswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Docnmente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen seitens der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen seitens der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

Fortlaufende Nummer	1	628	629	630
Die Publication erfolgt von der Namen der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im	3			
für Artikel	4	Zinkweiss	Zinkweiss	Zinkweiss
Das Zugeständniss wird gemacht · für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Szczakowa	Mähr.-Ostran	Olmütz transito
nach		Wien Nordbahnhof Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.	Wien Nordbahnhof Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** a) Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. ad a) und b) Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 750 metr. Tonnen (à 1000 kg).** a) Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bew. Empfänger. ad a) und b) Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Bezeichnung	8	Lecalgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	363 a) Heller	275 a) Heller	236 Heller
		363 b)	275 b)	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	362 a) Heller	273 a) Heller	
		— b)	— b)	
		268 a)	212 a)	180 Heller
		264 b)	208 b)	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	102 a) Heller	69 a) Heller	56 Heller
		— b)	— b)	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	631	632	633	634
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Sensen	Ziegel (Maner- und Dachziegel)	Kalksteine und Schotter	Eisenbahn-Fahrzeuge (Personen- und Lastwagen, sowie Bahnmeisterwagen) verladen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wolfsberg	Grussbach-Schönau via Lundenburg	Ladestelle Kalkbruch	Graz S.B.
nach	Wien Nordbahnhof loco	Floridsdorf / Wien Nordbahnhof	Mähr.-Weisskirchen L.B. transito	Leobersdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief: Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Die Transporte müssen für die Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein (Niederösterr. Waldviertelbahn) bestimmt sein
und gilt in der Zeit	bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	32 Heller / 33 Heller	6 Heller	188 Heller incl. Mgb.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	209 Heller / 189 Heller	30 Heller / 30 Heller	5 Heller	94 Heller incl. Mgb.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		2 Heller / 3 Heller	1 Heller	94 Heller incl. Mgb.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt		
Besondere Bemerkungen				
	1	2	3	4

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
635	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Porzellan, unverpackt oder lose in Stroh, Heu und dergl. verpackt	Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnhof	Klagenfurt (S.B.) Laibach (S.B. u. k.k.St.B.) Leoben (S.B. u. k.k.St.B.) Leobersdorf (S.B.) Villach (S.B. u. k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 / b) 10.000 } kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen und Tarif, Theil II, Heft I, für den Nord-Südösterr. Eisenbahnverband vom 1. Mai 1896	Verschieden	Heller ad a) 410 / 483 / 355 / 334 / 422; b) 294 / 345 / 258 / 244 / 302	Verschieden	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
636	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Bier als Frachtgut	Krupa	Kladno Station	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Anfrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	35 Heller	32 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bei der Generaldirection der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1901	Die Sendungen müssen direct auf die Werksbahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgebühr in Kladno wird separat berechnet. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung

637

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898, als Frachtgut

Für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Nach	Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
IV. Saaz (B.E.B.)		allen unter I. bis III. angeführten Empfangsstationen	1. Aufgabe in Quantitäten unter 10.000 kg per Frachtbrief, bezw. per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	Verschieden	Die normalen Frachtsätze der Classe A abzüglich zehn Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmsscheine, bezw. nahmtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis längstens Ende Jänner 1901; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
III. Rakonitz (B.E.B.) via Lužna-Lischan		Annathal-Rothau, Bleistadt, Carlsbad (B.E.B.), Chodau, Dassnitz, Davidsthal, Falkenau a. d. Eger, Hartenberg, Königsberg-Maria-Kulm, Mostau-Nebanitz, Neusattl, Ober-Graslitz, Tirschnitz, Unter-Graslitz, Zieditz									
II. Komotau (B.E.B.) und Komotau transit (k.k.St.B.)		Annathal-Rothau, Bleistadt, Chodau (B.E.B.), Dassnitz, Davidsthal, Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Frauzensbad (B.E.B.), Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg-Maria-Knlm, Mostau-Nebanitz, Neusattl, Ober-Graslitz, Tirschnitz, Unter-Graslitz, Zieditz									
I. Kaaden-Brunnersdorf		Annathal-Rothau, Bleistadt, Dassnitz, Davidsthal, Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzensbad (B.E.B.), Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg-Maria-Kulm, Mostau-Nebanitz, Ober-Graslitz, Tirschnitz, Unter-Graslitz, Zieditz									

Fortlaufende Nummer	638	639	640
Die Publication erfolgt von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen		Buschtěhrader Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schlacken und Sinteln von Erzen der Pos. S—19 a und b der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Steine der Pos. 8—55 h der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Tbelles I	Kohlen, mineralische, der Pos. K—25 der Gütorclassification des Tarif-Thelles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Trieben / Judenburg / Trieben / Judenburg	Molit	Altkladno, Buschtěhrad, Duhy, Kladno nnd Neukladno
nach	Schönbrunn / Mähr.-Ostrau	Itzkauy transit (für Rumänien)	Salzburg
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgahe als Fracbtgut. Bestimmnng für Hocbofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Fracbtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein mnss. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicbt des verwendeten Wagens unter Beachtnng der allgemeinen Tarifbestimmungen. Tbunlicbste Verladung in leer zurückkehrende Koblenwagen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Prenssischen Staatsbahnen. Das Auf- nnd Ahladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut mit directen, nacb Stationen der rnmänischen Elsenbabnen lautenden Fracbtbriefen und Fracbtzablung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Anfgahe als Frachtgut. Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Senduugen müssen zu Regiezwecken der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft bestimmt nnd an eine Dienststelle derselben adressirt sein
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Localtarif	Ausnahmetarif für den directen Koblenverkebr zwischeu Statloneu der A.T.E., B.C.B., B.E.B. und k.k.Oe.St.B. vom 1. Mai 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verscbieden	Besteht kein directer Frachtsatz	1252 / 1152 / 100 Heller per Tonne
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	126 / 123 / 127 / 123 Heller	29 Heller	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicbt in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnamtliche Umladung in Wien-Nordbahnbof vorbehalten; für die bei dieser Umladung infolge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewicbtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Eisenbahn-Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen		Für die Ueberfuhr in Salzburg gelangt ausserdem die Gebühr von einer Krone per Wagen zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
									Heller a)	b)	a)	b)	a)	b)				
641	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dohřis	a) Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter der Pos. 8—55/a, b) Pflastersteine aus Pos. 8—55/b der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Čerčan-Pišely	Prag (St.B.), Vyšehrad, Smichow, Hrahovka trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	17	28	10	17	7	11	Im Kartirungswege		
					Nusle-Vršovic				14	23	9	14	5	9				
					Ouřinoves, Řičan				12	19	9	12	3	7				
					Mnichovic-Strančic				10	15	9	11	1	4				
					Beneschan				—	12	—	10	—	2				
					Tahor				21	34	13	21	8	13				
					Wien II(K.F.J.B.) Nussdorf				—	81	—	66	—	15				
				Požar Krhanitz Pořič a. d. Sazawa	Prag (St.B.)				30 | 28 | 24	— | 40 | 35	18 | 18 | 17	— | 31 | 23	12 | 10 | 7	— | 9 | 12				
				Krhanitz Požar	Vyšehrad, Smichow, Hrabovka trs.				28 | 30	40 | —	18 | 18	33 | —	10 | 12	7 | —				
642	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Janów	Lemberg	Anlieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner bis 31. December 1900	Localtarif	20 Heller		16 Heller		4 Heller		Im Rückvergütungswege	Bei Getreide gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, bei Mahlproducten gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg bis längstens 1. März 1901 vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Frachtermässigung findet die im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 9. Jänner 1900 unter fortl. Post Nr. 205 und 216 publicirte Refactie rücksichtlich der begünstigten Localbahnstrecken keine Anwendung	
				Getreide der Pos. 6—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Janów													
				Lemberg	Kozlinka													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
643	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische, und Coaks	sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Iselbl	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der für den Transport der bezeichneten Artikel in vollen Wagenladungen geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn bestimmt und an eine Dienststelle der Verwaltung dieser Bahn in Ischl adressirt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ansnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, resp. Zellerndorf	Heller per Tonne			Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau					1550	1388	162			
				sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Salzburg				1550	1388	162			
				Mähr.-Ostrau					1530	1440	90			
				Littitz				Localtarif	950	840	110			
				Littitz	Ischl				900	788	112			
644	**Oesterr. Nordwestbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2	Golé-Jenikau	Triebschitz Brüx Bilin Dnx Ullersdorf Settenz Teplitz Mariaschein	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auftrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Heller			Im Kartirungswege		
				Mähr.-Budwitz	Triebschitz Ullersdorf Settenz Mariaschein			Bestehen keine directen Frachtsätze	91 89 85 83 82 81 80 78					
									116 108 107 104					
645	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Borax	Aussig Oe.N.W.B.	Wien Oe.N.W.B.	Anfgabe in Quantitäten von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für Güter der Classe A allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Tarif-Theil I für Oesterreich-Ungarn etc., Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Classe II	Classe A		Im Kartirungswege		
				Aussig St.E.G.	Wien St.E.G. und K.F.N.B.									

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anfhehnng	Besondere Bemerknngen
						von	nach		
3	Nr. 4 vom 11. Jänner 1900	313	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc.	allen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife vorgesehenen österreichischen Verhandsstationen	Aschau Baumach Bogen Dottenheim Ebern Ipsheim Ittling Reckendorf Rentweinsdorf Umratbsbausen und Windsheim oder nmgekehrt	1. Jänner 1900	Die hezüglichen Frachtsätze erscheinen hereits in dem ab 1. August 1899 giltigen Nachtrage I zu dem Tarife, Theil III, Heft 1, vom 1. December 1898 ausgewiesen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datnm des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Knndmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreihung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
24	Nr. 148 vom 30. December 1899	3480	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	a) Abfallaage der Zuckerfabrikation u. s. w. b) Chilisalpeter (roher Natronsalpeter) u. s. w.	Linien der betheiligten Verwaltungen		In der Rnbrik 5 ist im al. 1 nach: „der k. k. Oesterr. Staatsbahnen“ einzuschalten: „nnd der von denselben betriebenen Privatbahnen“	
25	Nr. 5 vom 13. Jänner 1900	Seite 248, Nr. 12	St.E.G.	K.k.Oe.St.B. S.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. S.N.D.V.B. B.C.B. E.W.A. B.E.B. B.N.B. A.T.E. Bozen-Meraner Bahn	Kupfervitriol und Krystallazurin			In der Rubrik 8 ist in der vierten Zeile von oben anstatt „Triest“ richtig einzustellen: „Trient“	
26	Nr. 3 vom 9. Jänner 1900	271	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Alkohol (Spiritus, Weingeist)	Berlin etc.	Triest und Fiume	Unter die in den Rubriken 9, 10 nnd 11 enthaltenen Frachtsätze, bezw. Nachlässe ist zu setzen: „Pfennig“	
27	Nr. 139 vom 5. December 1899	2652	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz	Carlsbad (B.E.B.)	Eger, Franzenshad und gewissen sächsischen Stationen	Die zur Erlangung der Refactie bedingte Vorlage der vorgeschriebenen Frachtdocnmente hat bis spätestens Ende Jänner 1901 zu erfolgen	

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte im Material-Magazine in Neu-Sandec angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 5 mm Stärke, auch Blechabfälle	10.000
Alte Eisenplatten, Blech, über 5 mm stark, auch Kesselblech	3.724
Alter Eisen- und Stahldraht	1.000
Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken (Lagertheile)	20.000
Alte gusseiserne Bremsklötze	30.000
Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken (Herzstücke)	2.619
Altes Zerreneisen	5.000
Altes Pauscheisen in grossen Stücken (alte Achsen)	955
Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	8.486
Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	989
Altes Gusseisen, verbrannt	3.000
Altes Pauscheisen, unverbrannt	40.000
Alte Siederohre, schmiedeiserne	10.000
Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne, in gedecktem Raum gelagert	40.000
Alter Stahl in grossen Stücken (Herzstücke)	2 200
Alter Blattfederstahl	2.000
Alter Volutfederstahl	4.500
Alte Stahlachsen	4.593
Alte Stahltyres (Martinstahl) mit Nuth	12.634
Alte Stahltyres (Martinstahl) ohne Nuth	9.702
Gewöhnliches Bruchkupfer	724
Gewöhnliches Bruchmessing	413
Bruchmessing (Rohre) 900 mm lang	176
Galvanisches Kupfer von telegr. Batterien	110
Altes Bruchmetall, Rothguss, ohne Einguss	462
Kupferspäne	830
Metallspäne von Rothguss	1.042
Altes Bruchzink, Zinkblech und Zinkblechabfälle	142
Telegraphenzink	1.064
Maculaturpapier, unsortirt	3.000
Packfässer	Stück 150
Oelfässer	„ 350
Petroleum-Barrels	„ 700
Kautschukwaarenabfälle mit Einlagen	250

Die diesbezüglichen auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“ versehen bis zum **30. Jänner l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. Um 10 Uhr Früh am 31. Jänner l. J. erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit der Offerte ist, jedoch gesondert, ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der Cassa der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar im Baaren oder in Wertheffecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Material-Magazin in Neu-Sandec franco Waage zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Erstcher binnen längstens 8 Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme eines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Cassa baar bezahlt werden und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden. Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wortlaut nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, den 15. Jänner 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, in den Materialmagazinen in Linz bis Ende des Jahres 1900 entfallende **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar: Alteisenblech, Gussbruch und gusseiserne Bremsklötze, Pausch- und Zerreneisen, Drehspäne, Stahlachsen und Tyres mit und ohne Nuth, Bruchglas und Maculaturpapier.

Nähere Angaben sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso, wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen, per Bogen mit 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Anbot auf Altmaterialien“ bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz bis längstens **30. Jänner l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Am 31. Jänner l. J., Vormittags 9 Uhr, erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind 400 Kronen als Vadium bei der Staatsbahn-Directionscassa in Linz zu erlegen.

Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Tage der Offerteröffnung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige die Qualität betreffende Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte ganz oder nur zum Theil zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Als Betriebsleiter

für Localbahnen **sucht** ein **höherer Beamter** einer österreichischen Localbahn, in ungekündeter Stellung, anderweitiges **Engagement.** Petent ist in allen Zweigen des Eisenbahndienstes versirt, Specialist im Zugförderungs- und Bahnerhaltungsdienste und weist Prima-Referenzen nach.

Gefl. Anträge unter **„B. Z. 43“** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.** (615)

Offene Stelle.

Ein mit dem **Tarifwesen Oesterreich-Ungarns** vertrauter, junger, strebsamer Mann (Christ) wird für das Tarifbureau einer Fabrik **gesucht.** (616)

Offerte sub **„Strebsam“** an die Administration dieses Blattes.

Speditionsbeamter mit langjährigen Zeugnissen, guter Expedient, im Tarifwesen vollkommen vertraut, verlässlicher, selbstständiger Arbeiter, wünscht seine Stellung zu verändern.

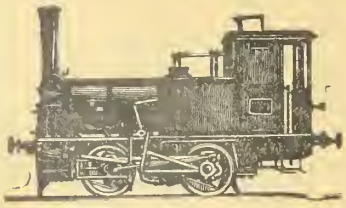
Geneigte Anträge unter „E. E. 92“ an Haasenstein & Vogler, Wien I. (617)

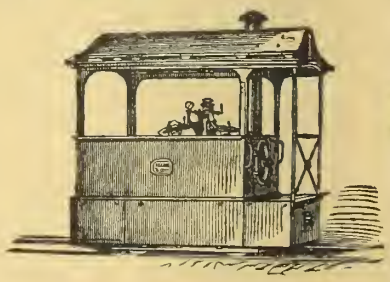
Lack-, Firniss- und Farben-Fabriken
Christoph Schramm
WIEN
Offenbach a/M. — Berlin.
Gegründet 1837. — Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

(603)

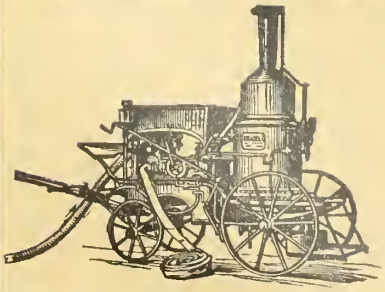
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.
(613)

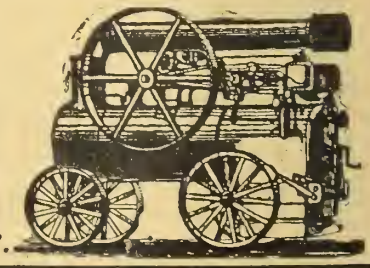




Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. **Wien, 23. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die nachstehenden Allerhöchsten Handschreiben allergnädigst zu erlassen geruht:

Lieber Dr. Ritter von Wittek! Indem Ich Sie hiemit über Ihr Ansuchen von dem Ihnen übertragenen Vorsitze in Meinem Ministerrathe für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in Gnaden enthebe, spreche Ich Ihnen für die Mir neuerdings mit treubewährter patriotischer Hingebung geleisteten ausgezeichneten Dienste Meine vollste Anerkennung und Meinen wärmsten Dank aus.

Weiters gewähre Ich Meinem Minister Dr. Casimir Ritter von Chłędowski in Gnaden, unter taxfreier Verleihung der Würde eines Geheimen Rathes und Vorbehalt seiner Wiederverwendung im Staatsdienste, die erbetene Enthebung vom Amte und finde Mich bestimmt, den Geheimen Rath und Sectionschef Dr. Ferdinand Freiherrn von Blumfeld, den Geheimen Rath und Sectionschef Josef Stummer, den Geheimen Rath und Sectionschef Adolf Freiherrn von Jorkasch-Koch, den Sectionschef Dr. Franz Stibral, den Sectionschef Dr. Ferdinand Ritter von Schrott und den Sectionschef Alfred Ritter von Bernd über ihr Ansuchen von der Leitung des Ackerbauministeriums, beziehungsweise des Ministeriums des Innern, des Finanz-, des Handels-, des Justiz-, sowie des Ministeriums für Cultus und Unterricht unter Anerkennung der geleisteten Dienste in Gnaden zu entheben.

Zugleich verständige Ich Sie, dass Ich den Geheimen Rath Dr. Ernest von Koerber zu Meinem Ministerpräsidenten für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ernannt habe.

Wien, am 18. Jänner 1900.

Franz Joseph m. p.

Wittek m. p.

Lieber Dr. von Koerber! Ich ernenne Sie zu Meinem Ministerpräsidenten für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder und sehe Ihren Anträgen bezüglich der Bildung des neuen Ministeriums ehestens entgegen.

Wien, am 18. Jänner 1900.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p.

Lieber Dr. von Koerber! In Genehmigung Ihrer Anträge betraue Ich Sie mit der Leitung Meines Ministeriums des Innern, bestätige Meinen Minister für Landesvertheidigung, Feldzeugmeister Zeno Grafen Welsersheimb, sowie Meinen Eisenbahnminister Dr. Heinrich Ritter von Wittek in ihren Aemtern und ernenne den Geheimen Rath und Senatspräsidenten des Verwaltungsgerichtshofes, Dr. Eugen Ritter Böhm von Bawerk zu Meinem Finanzminister, den Geheimen Rath und Statthalter in Mähren, Alois Freiherrn von Spens-Booden zu Meinem Justizminister, den Geheimen Rath und Sectionschef in Meinem Ministerium für

Cultus und Unterricht, Dr. Wilhelm Ritter von Hartel zu Meinem Minister für Cultus und Unterricht, Dr. Anton Rezek zu Meinem Minister, den mit dem Titel und Charakter eines ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Ministers bekleideten diplomatischen Agenten und Generalconsul in Sofia, Guido Freiherrn von Call zu Rosenburg und Culmbach zu Meinem Handelsminister, den Rath des Verwaltungsgerichtshofes, Carl Freiherrn von Giovanelli zu Meinem Ackerbauminister und den ordentlichen Professor an der Universität in Lemberg, Hofrath Dr. Leonard Piętak zu Meinem Minister.

Wien, 19. Jänner 1900.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p.

Lieber Dr. Ritter von Wittek! Ich bestätige Sie in dem Amte Meines Eisenbahnministers.

Wien, 19. Jänner 1900.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p.

Lieber Freiherr von Call! Ich ernenne Sie zu Meinem Handelsminister.

Wien, 19. Jänner 1900.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p.

Concessionsurkunde vom 15. December 1899*) für die Localbahn Tannwald-Grünthal.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Actiengesellschaft „Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn" die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Tannwald-Schumburg der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn nach Grünthal in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Rücksichtlich des Anschlusses der concessionirten Bahnlinie an die von der kgl. preussischen Regierung auszuführende Eisenbahn von Petersdorf nach Grünthal, dann rücksichtlich der Mitbenützung der Anschlussstation Grünthal und der Besorgung des Betriebsdienstes daselbst, haben die Bestimmungen des zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche geschlossenen Staatsvertrages vom 5. November 1898, R.-G.-Bl. Nr. 121 ex 1899, zu gelten und ist die Gesellschaft verpflichtet, sich diesen Bestimmungen und den für sie hieraus erwachsenden Obliegenheiten zu unterwerfen.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Gesellschaft die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 3.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach erhaltenem Bauconsens zu beginnen, binnen längstens zwei und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen, bis zum 2. Juli 1976 bemessenen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Gesellschaft durch Erlag einer Caution von zehntausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Im Uebrigen ist die eingangs bezeichnete Localbahn Tannwald-Grünthal als integrirender Bestandtheil des den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 3. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 130, und vom 25 März 1893, R.-G.-Bl. Nr. 69, bildenden Unternehmens der Localbahnen Reichenberg-Gablonz-Tannwald und Morchenstern-Josefsthal anzusehen und haben die Anordnungen der bezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunden, jedoch mit Ausnahme der in den §§ 1 bis 4 der erstbezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde enthaltenen, nur auf die Linie Reichenberg-Gablonz-Tannwald bezüglichen Bestimmungen und der in den §§ 1 bis 4 der zweitbezogenen

*) Enthalten in dem am 11. Jänner 1900 ausgegebenen II. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 2.

Allerhöchsten Concessionsurkunde enthaltenen, nur auf die Linie Morchenstern-Josefsthal bezüglichen Bestimmungen fortan, sowohl für die Localbahnen Reichenberg-Gablonz-Tannwald und Morchenstern-Josefsthal, als auch für die Localbahn Tannwald-Grünthal als ein einheitliches Unternehmen, und zwar in folgender Weise zu gelten:

I.

Die Bestimmungen in § 5, § 6, alinea 1 und alinea 4 bis 9, dann in den §§ 7 bis 10 und 12 bis 14 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 3. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 130, sowie im § 5 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 25. März 1893, R.-G.-Bl. Nr. 69, haben auf das gesammte gesellschaftliche Bahnunternehmen mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass

1. die für Militärtransporte festgesetzten ermässigten Tarifsätze auch für den Landsturm beider Reichshälften, sowie für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) zu gelten haben, dass

2. die Gesellschaft verpflichtet ist, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer eigenen Bediensteten Vorsorge zu treffen, und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte, und dass

3. der in § 12 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 3. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 130, enthaltene Hinweis auf § 11, Z. 5, dieser Urkunde sich nunmehr auf Absatz g der nachfolgend unter II, Z. 2, angeführten Bestimmungen bezieht.

II.

An Stelle der Bestimmungen in § 6, Alinea 2 und 3 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 3. Juli 1886, R.-G. Bl. Nr. 130, und in § 6 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 25. März 1893, R.-G.-Bl. Nr. 69, welche ausser Kraft gesetzt werden, haben nachfolgende Bestimmungen zu treten:

1. Der Gesellschaft wird das Recht eingeräumt, Prioritätsobligationen, sowie Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

2. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

a) Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

b) Sollte die Einlösung nach Ablauf der zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen jeweils treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieses Reinerträgnisses zuzurechnen.

c) Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin der Gesellschaft als Entschädigung für die Einlösung der Bahnen während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

d) Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf von sieben Jahren nach Eröffnung der Bahnlinie bis Grünthal erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen in den Absätzen a bis c ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den daselbst angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur fünfpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahnen zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführten Annuitäten in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und der Gesellschaft die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

e) Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der Gesellschaft die zum Zwecke der Geldbeschaffung für die concessionirten Bahnen aufgenommenen Anlehen in dem im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung zu übernehmen, in welchem Falle die zu bezahlende Einlösungsrente um das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des bezeichneten Anlehenscapitals, sowie gegebenenfalls um die diesem Erfordernisse entsprechende Quote des im Sinne der Bestimmungen des Absatzes b dem Durchschnittserträgnisse zuzurechnenden Zuschlages zu kürzen ist.

f) Dem Staate wird weiters das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen des vorstehenden Punktes e) nach erfolgter Uebernahme der gesellschaftlichen Anlehen zur Selbstzahlung durch den Staat an die Gesellschaft zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu fünf Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlungen — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes b in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe im Baaren oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen,

welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

g) Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in den Absätzen a bis f vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparks, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

h) Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

α) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

β) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln, an den Staat mit überzugehen haben;

γ) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung, provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Absatz a bis f) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes;

i) der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

k) Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Gesellschaft und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahnen für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahnen bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

l) Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Absatz h) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen, infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden, jedoch nicht auf ihre Kosten, der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

Wien, am 15. December 1899.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Tannwald nach Grünthal.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Tannwald nach Grünthal ist als eingeleisige, theils als Adhäsionsbahn, theils als Zahnradbahn zu betreibende Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Minimalfahrgeschwindigkeit von 20 km per Stunde in den Adhäsionsstrecken und 12 km per Stunde in den Zahnstangenstrecken unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Gesellschaft hat bei Abschluss von Verträgen, betreffend die Vergebung des Baues der gegenständlichen Localbahn dafür Sorge zu tragen, dass die Unternehmer in Ansehung der Fürsorge für die beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter im Allgemeinen und insbesondere im Sinne des Gesetzes vom 30. März 1898, R.-G.-Bl. Nr. 33, und der sonstigen einschlägigen Verordnungen bezüglich der Krankenversicherung des gesammten beim Bahnbau beschäftigten Personales, ferner in Gemässheit des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, bezw. der Gesetzesnovelle vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, und der sonstigen einschlägigen Verordnungen bezüglich der obligatorischen Versicherung des oberwähnten Personales gegen die Folgen der sich beim Bahnbaue ereignenden Unfälle, ferner bezüglich der Unfallversicherung der von den Subunternehmern beim Baue verwendeten Arbeiter und hinsichtlich der Einbringlichkeit der von den Subunternehmern zu entrichtenden diesfälligen Versicherungsbeiträge, endlich bezüglich der vorzugsweisen Verwendung von einheimischen Arbeitern beim Bahnbaue die gleichen Verpflichtungen übernehmen, welche von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten dem betreffenden Unternehmer auferlegt werden.

Die angeführten Verpflichtungen obliegen sinngemäss der Gesellschaft selbst, wenn dieselbe den Bau der gegenständlichen Localbahn ohne weitere Vergebung an Unternehmer durchführt.

Die Bestätigung des von der Gesellschaft, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 7·0 km lange Localbahn zweigt vom nördlichen Ende der Station Tannwald-Schumburg der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn ab, übersetzt den Desse-Fluss und führt stetig ansteigend in vorwiegend nördlicher und nordöstlicher Richtung vorerst auf der rechtsseitigen Lehne des Desse-Thales, gelangt sodann nach Durchquerung des Bergrückens zwischen der weissen und schwarzen Desse auf die südlich des Ortes Dessendorf gelegenen Abhänge, entwickelt sich weiterhin unter Benützung der Höhen zwischen den Orten Unter-Polaun und Ober-Polaun, durchsetzt den Höhenrücken des letztgenannten Ortes mittelst eines Tunnels und endet schliesslich mit einer nächst Grünthal anzulegenden gleichnamigen Station.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, respective an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der Localbahn in der Station Tannwald-Schumburg herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Gesellschaft dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestimmter Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die gegenständlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 200 m betragen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird für die Adhäsionsstrecken 20 Permille und für die Zahnstangenstrecken 56 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen sind die im k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen hat in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Eventuelle in den Zahnstangenstrecken einzuschaltende Personenhaltestellen können in einer Neigung von 35 Permille angelegt werden.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat, ausgenommen die Station Grünthal, im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist gleichfalls mit 4·75 m zu bemessen.

In der Station Grünthal hat der Abstand der Hauptgeleise 6 m, jener der übrigen Geleise mindestens 4·75 m, von Mitte zu Mitte gemessen, zu betragen.

Der Unterbau hat in der Regel, sowohl bei Dämmen als in Einschnitten, eine Kronenbreite von mindestens 4·3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·9 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der diesbezüglich vom k. k. Eisenbahnministerium vorgeschriebenen Normen zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·6 m beträgt.

Die Böschungen der Erdeinschnitte und der Aufdämmungen sind nach Thunlichkeit zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen dieser letzteren Bestimmung, sowie die Vorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Den Berechnungen für die Tragconstructionen der offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten der Adhäsionsstrecke bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Die Unterbauobjecte der Zahnstangenstrecke sind in der Regel vollständig in Mauerwerk, und zwar entweder gedeckt oder gewölbt herzustellen.

Die Anwendung offener, bis zur Bahnkrone reichender Unterbauobjecte in den Zahnstangenstrecken unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

In den Adhäsionsstrecken ist der Oberbau mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XI der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 31·72 kg Gewicht per laufendes Meter mit 16 Schwellen auf eine Schienenlänge von 12·5 m auszuführen.

Die Holzschwellen müssen mindestens 2·5 m Länge, 15 cm obere, 25 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

In den Zahnstangenstrecken sind die Laufschienen gleich jenen der Adhäsionsstrecken zu halten und ist im Uebrigen der Oberbau nach dem Abt'schen Systeme mit durchgängiger Anwendung einer zweilamelligen Zahnstange und eisernen Querschwellen auszuführen und im Bedarfsfalle in entsprechenden Abständen zu verankern.

Die Abmessungen und das Mindestgewicht der Zahnstange, sowie der eisernen Schwellen, ferner die sonstige Detailconstruction des Zahnstangenoberbaues, unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3·15 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385, für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe, entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen, ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden Verwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Bestimmung, inwieweit für Zwecke der Wasserbeschaffung der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs erforderlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich dieselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten und hat die Gesellschaft wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der betriebführenden Verwaltung das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses der vorgenannten Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der betriebführenden Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

3 Abt'sche Zahnrad-Locomotiven,

14 gedeckte und 9 offene Güterwagen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse, eine Handbremse, eine Gegendampfbremse und eine Bandbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen, ferner erhalten dieselben an beiden Stirnseiten Schneepflugschaaren.

Sämmtliche neuanzuschaffende Güterwagen erhalten Handbremsen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projectsplänen der offenen Unterbauobjecte der Bahn, schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die Achsdrückeund Achsentfernungen der Bahnfahrzeuge enthalten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Gesellschaft von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Gesellschaft obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle weitere Ausgestaltung der Localbahn.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, falls dies infolge der Verkehrsbedeutung der Bahn seinerzeit vom k. k. Eisenbahnministerium als nothwendig befunden werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums unter Bedachtnahme auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens nach Anhörung der Gesellschaft in dieser Hinsicht etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

In Ansehung des Betriebes, namentlich der Tarife, der Leistungen zu Gunsten der Postverwaltung, für die Telegraphenanstalt und für andere öffentliche Zwecke, haben die Bestimmungen im Abschnitte II, Punkt 1 bis 8, der für die Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald aufgestellten Concessionsbedingnisse (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 98 ex 1886) fortan sowohl auf diese Localbahn und auf die Localbahn Morchenstern-Josefsthal, als auch auf die Localbahn Tannwald-Grünthal mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Gesellschaft berechtigt ist, auch für die Beförderung der Briefpost auf der Localbahn Tannwald-Grünthal ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch zu nehmen, und dass der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die oben genannten drei Localbahnen Anwendung zu finden haben werden.

Wien, am 15. December 1899.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. December 1899, Z. 60.003, an sämmtliche österreichischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend die Handhabung der Verordnung vom 20. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 247, über die Zwischenverkehrsstatistik seitens der Eisenbahnstationen.

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, denen die stricte Befolgung der in der Durchführungsverordnung vom 20. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 247, betreffend den zwischenverkehrsstatistischen Dienst, enthaltenen Bestimmungen in der ersten Zeit voraussichtlich begegnen dürfte, wird die geehrte Verwaltung über Ersuchen des k. k. Handelsministeriums eingeladen, die Stationsorgane anzuweisen, den Parteien bei der Aufgabe von Sendungen durch entsprechende Belehrungen und Aufklärungen bei der Ausstellung der Waarenerklärungen thunlichst an die Hand zu gehen, um auf diese Weise das Publicum an die Beobachtung der neuen Vorschriften zu gewöhnen. Hiebei entspricht es den Intentionen des Handelsministeriums, wenn für die erste Zeit der Geltung dieser Vorschriften von der Erhebung von Strafanständen möglichst abgesehen wird.

Ein analoges Verhalten soll seitens der Bahnorgane auch bei der Ueberprüfung der aus Ungarn einlangenden Waarenerklärungsduplicate beobachtet werden, da die im letzten Absatze des § 32 der Durchführungsverordnung enthaltene Anordnung, wonach es internen Verfügungen vorbehalten wurde, zu bestimmen, in welchen Fällen von der Ueberprüfung der Waarenerklärungsduplicate seitens der Adressaten bei der Abgabe abgesehen werden

kann, erst in einem späteren Zeitpunkte, und zwar nach Massgabe der in den ersten Monaten der Wirksamkeit der neuen Durchführungsverordnungen gesammelten Erfahrungen zur Einführung gelangen kann.

Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, die Stationsorgane anzuweisen, bei Ueberprüfung von aus Ungarn einlangenden Waarenerklärungsduplicaten seitens der Adressaten gleichfalls nur schonend vorzugehen, insbesondere aber in jenen Fällen von dieser Ueberprüfung ganz abzusehen, in denen die Bahnorgane — wie beispielsweise bei lediger Verladung der Waare — auf Grund eigener Wahrnehmungen selbst in der Lage sind, sich von der Richtigkeit der statistischen Angaben zu überzeugen.

Für den k. k. Eisenbahnminister:

Liharzik m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Zillerthalbahn" mit dem Sitze in Zell a. Z.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Landtagsabgeordneten Carl Schneider in Zell a. Z. im Vereine mit dem Arzte Dr. Raimund Rainer in Fügen und dem Hotelier Franz Prandl in Jenbach als den Concessionären der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 2. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 237, bildenden Localbahn von Jenbach nach Mairhofen (Zillerthalbahn) die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Zillerthalbahn" mit dem Sitze in Zell a. Z. ertheilt und hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck über Ermächtigung des vorgenannten Ministeriums unterm 22. December 1899, Z. 48.781, die bezüglichen Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 3. Jänner 1900. — Z. 44.026 ex 1899. E.-M.-Z. 1157.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Verbindungsbahn von der Station Sollenau der Eisenbahn Wien-Aspang zur k. und k. Militärbahn Felixdorf-Blumau. (Ertheilung des Bauconsenses.) Bei der am 2. December 1899 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für die Verbindungsbahn von der Station Sollenau der Eisenbahn Wien-Aspang zur k. und k. Militärbahn Felixdorf-Blumau wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. Das k. k. Eisenbahnministerium hat dieses Commissionsergebniss mit dem Erlasse vom 8. Jänner 1900, Z. 59.216 7 ex 1899, zur Kenntniss genommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Errichtung einer eisernen Brücke über die Montanbahn in der Gemeinde Lazy: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Errichtung einer eisernen Brücke, welche von der Kohlenseparation auf dem Neuschachte in der Gemeinde Lazy über die Montanbahn der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn führen und zum Transporte der geförderten Berge mittelst Hunden dienen soll, auf den 23. Jänner anberaumt. Leiter der Commission ist k. k. Bezirkshauptmann Adalbert Chmel. [G.-I.-Z. 769.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecke km 8·3 bis 8·7: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. December 1899, E.-M.-Z. 54.873, die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft vorgelegten Projectes für die Theilstrecke km 8·3 bis 8·7 der Linie Gablonz—Reichenau der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen die politische Begehung einzuleiten. Auf Grund dieses Erlasses hat die oberwähnte k. k. Statthalterei die politische Begehung bezüglich dieses Projectes auf den 24. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Heinrich Wojaček betraut. [E.-M.-Z. 2411.]

Projectirte Localbahn Aussig-Arbesau. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Oskar Baron Lazarini, k. k. Baurath in Graz, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von einem nächst der Haltestelle der Oesterr. Nordwestbahn in Aussig gelegenen Punkte der Linie Schreckenstein—Aussig über Karbitz nach Arbesau km 0·0 bis 13·1 nebst Schleppbahnen zur Glashütte in Aussig und zur Schmelzhütte in Kulm die Trassenrevision auf den 27. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Heinrich Wojaček betraut. [E.-M.-Z. 1955.]

Localbahn Piła - Jaworzno. (Herstellung eines Wasserabzugsgrabens in km 197·8: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich der projectirten Herstellung eines Wasserabzugsgrabens rechts der Bahn in km 197·8 der Localbahn Piła-Jaworzno auf den 30. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus v. Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 2360.]

Localbahn Gmünd - Litschau - Heidenreichstein. (Errichtung einer Wartehalle in der Haltestelle Gmünd.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Landeseisenbahnamte in Wien vorgelegten und vom Standpunkte der Bauordnung entsprechend befundenen Projectes für die Errichtung einer Wartehalle in der Haltestelle Gmünd der Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2707.]

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Starkenbach-Rochlitz. (Constituirende Generalversammlung.) Am 13. December 1899 fand in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Starkenbach-Rochlitz" statt. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Max Freiherr von Wimpffen. Anwesend waren 19 Actienzeichner, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 22.698 Actien mit 2267 Stimmen vertraten. Nachdem Johann Graf Harrach zum Vorsitzenden gewählt worden war, wies derselbe die statutengemässe Einzahlung des Actiencapitals nach, worauf die Versammlung die Gesellschaft für constituirt erklärte. Sodann wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes die Herren Johann Graf Harrach, Moriz Neufeld, Josef Neufeld, Robert Eisner, Moriz Pflaum, Alfred Weinschenk, Dr. Alfred Parisius, Eduard Gross, Max Löwenthal, Franz Jerie, Franz Haney und Josef Palme gewählt. In den Revisionsausschuss wurden sodann Robert Stumpe und August Fischel als Mitglieder und Arnold Menkes als Ersatzmann gewählt. Ein aus dem Kreise der Actienzeichner gestellter Antrag auf Erhöhung der statutengemässen Maximalzahl der Verwaltungsrathsmitglieder wurde nach kurzer Debatte zurückgezogen. Sodann wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, mit der Staatsbahnverwaltung einen Betriebsvertrag auf der Basis der Selbstkostenvergütung abzuschliessen und endlich die Herren Gross und Neufeld mit der Durchführung der Firmaprotokollirung betraut. In der hierauf folgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Johann Graf Harrach zum Präsidenten, Moriz Pflaum zu dessen Stellvertreter und Josef Neufeld, Max Löwenthal, Robert Eisner und Eduard Gross in das Executivcomité gewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Worona.

Am 15. Jänner 1900 wird die in km 158·799 der Linie Lemberg—Itzkany neu errichtete Personenhaltestelle Worona für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung gelangen.

Die Abfahrtszeiten der Personenzüge, welche vom obbezeichneten Tage in der neu eröffneten Personenhaltestelle Aufenthalt nehmen werden, sind aus dem folgenden Fahrplanauszuge ersichtlich:

101. Markowce-Ottynia 101.

Hin			Kilometer	Stationen	Zurück		
P. 313	P. 319	P. 311			P. 314	P. 312	P. 318
1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.			1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.
3 32	6 02	2 47	—	ab Markowce an	1 14	1 13	5 22
3 42	6 12	2 57	7	„ Worona (P.H.) . . „	10 4	10 3	5 12
3 48	6 18	3 03	4	an Ottynia . ab	12 58	12 57	5 06

Stanislau, im Jänner 1900. [64]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft A.

Im Tarif-Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1897 ist die Schnitt-Tafel a auf Seite 15 bis 25 wie folgt zu ergänzen:

I. K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Von	bis zum Schnittpunkte							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Kilometer							
Arbing	370	328	—	154	163	173	—	—
Baumgartenberg	374	332	—	158	167	177	—	—
Engelhof	—	—	—	121	116	114	—	—
Fohnsdorf	—	—	—	308	299	253	—	—
Grein	385	343	—	169	178	188	—	—
Hüttenberg	—	—	—	419	411	365	—	—
Perg	364	322	—	148	157	167	—	—
Saxen	378	336	—	162	171	181	—	—
Schwertberg	359	317	—	143	152	162	—	—
Trattenbach	397	355	—	166	175	186	—	—

Wien, am 12. Jänner 1900. [65]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der Localbahn Swoleňowes-Smečna.

Ausgabe des Tarifnachtrages III.

Am 1. Februar 1900 gelangt der Nachtrag zu dem vom 1. Mai 1898 giltigen Ausnahmetarife für obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag wird enthalten:

Abgeänderte Frachtsätze, Berichtigung von Frachtsätzen, weiters Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. März 1900 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 15. Jänner 1900. [66]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche. Süditalienische Eisenbahnen.

Directer Personenverkehr. Einbeziehung directer Rückfahrkarten.

Mit 28. Februar 1900 werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 129 ex 1899 kundgemachten, ab 15. November 1899 eingeführten Rückfahrkarten, giltig für alle Züge zwischen den Stationen Monfalcone und Cervignano der Friauler Eisenbahn einerseits und der Station Mestre der Süditalienischen Eisenbahnen andererseits, ferner die combinirten Rückfahrkarten auf der Friauler Eisenbahn, giltig für Personenzüge auf den venetianischen und italienischen Eisenbahnen, giltig für alle Züge zwischen der Station Monfalcone einerseits und den Stationen Mestre und Venedig andererseits, aufgehoben.

Wien, am 18. Jänner 1900. [67]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ermässigung von Frachtsätzen.

Der im Nachtrage IV zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. — Theil III, Heft 3 vom 1. December 1896 — auf Seite 2 unter a) vorgesehenen Anstossbeträge bei den Stationen Berneck und Goldmühl werden, und zwar:

bei ersterer Station von Pfg. 11 auf Pfg. 5 und bei letzterer von Pfg. 12 auf Pfg. 6 ermässigt.

Diese, die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen betreffende Frachtermässigung ist am 1. Jänner 1900 in Wirksamkeit getreten.

Wien, am 12. Jänner 1900. [68]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 15. Februar 1900 gelangen zwischen Prag St.E.G. und Holleschau, ferner zwischen Morawičan und Prerau, sowie zwischen Ung.-Hradisch Stadt und Kremsier directe einfache Fahrkarten zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Combinirter Zug *)			Personenzug		
			I.	II.	III.	I.	II.	III.
oder umgekehrt			Fahrpreis in Hellern per Fahrkarte					
Prag St.E.G.	Holleschau	Böhm.-Trübau—Olmütz—Prerau	2748	1832	916	2213	1476	739
Morawičan	Prerau	Olmütz	—	—	—	—	320	—
Ung.-Hradisch Stadt	Kremsier	Ung.-Hradisch—Hullein	—	—	—	—	200	—

*) Prag—Böhm.-Trübau Schnellzug, sonst Personenzug.

Wien, am 19. Jänner 1900. [69]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in Oświęcim.

Die am 10. November 1899 kundgemachte, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. November 1899, Z. 52929/16, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für in Oświęcim anlangende, in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter tritt mit 22. Jänner 1900 ausser Kraft.

Wien, am 19. Jänner 1900. [70]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station Bielitz.

Die im August 1899 kundgemachte, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. September 1899, Z. 41230/16, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für in Bielitz ankommende, im Freien abzulagernde Frachtgüter auf zwei Tage, tritt mit 23. Jänner 1900 ausser Kraft.

Wien, am 19. Jänner 1900. [71]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2.

In dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, auf Seite 197, ist die 34. Route auf

„Kis-Kun-Félegyháza—Szeged—Szabadka-Sziszek (d. v. S.B.)—Zágráb—Steinbrück“

zu berichtigen.

Wien, am 18. Jänner 1900. [72]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Personenverkehr über Ebenfurth.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 tritt zu dem vom 1. Jänner 1899 giltigen directen Personentarif für den überschriftlich bezeichneten Verkehr der Nachtrag I in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher Berichtigungen, Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und die Einbeziehung der Station Hauptzollamt enthält, ist bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 18. Jänner 1900. [73]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saisonfahrkarten II. und III. Classe zwischen Prag St.E.G. und Kralup.

Für die Relation Prag St.E.G. und Kralup gelangen ab 1. März 1900 Saisonfahrkarten II. und III. Classe in Heften zu 40 Stück Tourkarten unter Einhaltung der im Nachtrage II zu dem vom 1. Jänner 1898 giltigen gesellschaftlichen Local-Personentarife aufgeführten bezüglichen Bestimmungen zu folgenden Preisen zur Ausgabe, und zwar:

	II. Classe	III. Classe
	Preise per Saisonfahrkartenheft in Kronen	
Prag St.E.G.—Kralup St.E.G.	50.—	25.—

Wien, am 19. Jänner 1900. [74]

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Juni 1883.

Frachtberechnung für den Artikel „Thee".

Ab 1. Februar 1900 wird der Artikel „Thee" zu den bestehenden Frachtsätzen für Kaffee (Ausnahmetarif a[1]) abgefertigt.

Wien, am 19. Jänner 1900. [75]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

20. Jänner. Wegen Rutschungen im Tunnel vor Pressburg wurde der Eil- und Frachtenverkehr in der Strecke Marchegg—Pressburg voraussichtlich auf 14 Tage eingestellt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten. In der Strecke Dunaszerdahely—Uj-Komárom ist nach Beseitigung der bestandenen Verkehrshindernisse der Gesammtverkehr wieder aufgenommen worden.

Ausland.

Bayerisch - Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Tarifirung von „Eichenholzextract, flüssiger".) Ab 15. December 1899 wurde im Verkehre mit den belgischen Seehäfen der Artikel „Eichenholzextract, flüssiger" zu den bestehenden Frachtsätzen für Katechu, Gambir u. s. w. (Ausnahmetarif a[2]) abgefertigt.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Ausnahmetarif Ie für rohe Baumwolle.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen hat das nachstehende Ausschreiben erlassen:

Es besteht Veranlassung, darauf aufmerksam zu machen, dass mit den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Ie (Baumwolle, rohe) für Eger und Franzensbad im Nachtrag VII auch die Anmerkung am Fusse der Seite 3 ausser Kraft getreten ist.

Die durch Nachtrag VIII eingeführten ermässigten Sätze kommen auch für Sendungen nach Eger tr. und Franzensbad tr. ungekürzt zur Anwendung.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarif-Heft D für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen vom 1. April 1898.) Auf der Localbahn Nürnberg Ostbahnhof—Nürnberg Nordbahnhof wird der Frachtzuschlag von 12 Pf. für 100 kg Eilgut und von 10 Pf. für 100 kg Stückgut aufgelassen.

Nachdem der Zuschlag für sämmtliche Wagenladungsclassen schon früher weggefallen ist, wird auf dieser Localbahn ein Zuschlag künftig überhaupt nicht mehr erhoben.

In dem Ausschreiben der General-Direction der kgl. Bayer. Staatsbahnen in Nr. 54 ihres Tarifanzeigers vom 14. November 1899 ist unter lit. C die Localbahn Nürnberg Ostbahnhof—Nürnberg Nordbahnhof zu streichen, desgleichen die auf den Wagenladungsverkehr dieser Localbahn bezügliche Bemerkung am Schlusse des folgenden Absatzes.

Hinsichtlich der Anwendung der Ausnahmetarife gilt für diese Localbahn die Anmerkung in Ziffer 1 auf Seite 38 des Heftes D.

— (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen Anwendung auf:

die Geflügel- und Vogelausstellung in Giessen
— 26. mit 28. Jänner 1900 —
die Geflügelausstellung in Leipzig
— 5. mit 8. Jänner 1900 —
die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Reinsdorf bei Zwickau i. S.
— 14. mit 15. Jänner 1900 — und
die Kunstausstellung in Graz
— December 1899 mit 15. Jänner 1900 —

Bayerischer Vicinal- und Localbahn - Schnitttarif vom 1. Jänner 1898. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 kommt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

I. a) Aufnahme neuer Localbahnstationen.
b) Aenderung der Anstosssätze für gewisse Localbahnstationen.
II. Neuauflage der Frachtermittlung zum Specialtarif für bestimmte Stückgüter und zum Specialtarif III bei Entfernungen unter 100 km.
III. Neuauflage der Bestimmungen für die Ausnahmetarife.
IV. Verkehr mit den Bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Aufnahme der Station „Bolzwang", Beschränkung in der Güterabfertigung auf einzelnen Stationen, Neuauflage des Artikelverzeichnisses für die Ausnahmetarife.
V. Neuauflage der Abfertigungs- und Verkehrsleitungsvorschriften.
VI. Berichtigungen und Ergänzungen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif (Theil II, 2. Heft [Verkehr mit V.S.B.] vom 1. December 1899. Berichtigungen.) In dem Tarife sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

Seite	Nähere Bezeichnung	Unrichtig	Richtig
8	Anschlussstation für Selb Stadt	Selb Bahnhof	Selb-Plösberg
9	Vorbemerkungen, Ziffer 1, Absatz 1	Seite 29 bis 65	Seite 28 bis 64
17	Knotenstation für Kulmbach	Stationstarif	Bamberg
50	Neuulm (Stationsname)	Neuulm	Neuulm*
69	Memmingen (Stationsname)	Memmingen	Memmingen†
76.	Neuulm (Stationsname)	Neuulm	Neuulm
76	Fussnote nachzutragen: *) Soweit im Württembergisch-Schweizerischen Verkehr (Gütertarif, Theil II, 2. Heft) billigere Frachtsätze für Ulm enthalten sind, finden solche auch im Bayerisch-Schweizerischen Verkehr für Neuulm Anwendung.		
83	Ziffer II, letzter Satz	Seite 85—89	Seite 85—90
98/9	Stationsname im Kopf	Fürth	Fürth (Staatsbahnhof)
103	Eger—St. Margrethen	* *	* * *
106	Lehesten (Stationsname)	Lehesten	Lehesten * *

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
646	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	N o w o s i e l i t z a	Adjud	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 23 des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Juni 1895. Die Frachtsätze der Abtheilung I gelten bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 5000 kg, jene der Abtheilung II bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Juni 1895		Centim. Abtheilung I: 327	Abtheilung II: 284	Im Kartirungswege		
					Alexandria					707	645			
					Azuga					587	502			
					Bacau					268	237			
					Barlad					380	327			
					Botosani					183	169			
					Braila					464	394			
					Bucarest-Fil.					578	485			
					Bucarest-G. d. N.					570	479			
					Bnzen					442	376			
					Calafat					767	720			
					Calarasi					578	530			
					Campina					547	460			
					Caracal					718	655			
					Chitila					561	471			
					Constanta					594	544			
					Constanta port					596	546			
					Constanta port trs.*)					388	333	Im Rückvergütungswege*)		
					Corabia					755	687	Im Kartirungswege		
					Costesti					620	567			
					Craiova					661	635			
					Dorohoi					189	174			
					Dragosani					719	655			
					Falticeni					188	173			
					Filiasi					626	607			
					Focsani					372	320			
					Galati					455	387			
					Giurgin					597	539			
					Jasi					260	231			
					Marasesti					352	304			
					Mizil					477	404			
					Pantelimon					579	486			
					Pascani					184	170			
					Piatra-Neamt					326	283			
					Piatra-Olt					688	628			
					Pitesti					600	550			
					Ploesti					511	431			
					Rammicul-Sarat					408	349			
					Rammicul-Valcea					767	698			
					Roman					224	202			
					Rosiori					678	619			
					Sinaia					576	483			
					Slatina					673	615			
					Targovistea					575	527			
					Targul-Jin					695	662			
					Targul-Ocna					377	324			
					Tecuciu					371	319			
					Turu-Magurele					721	657			
					Turnul-Severin					548	544			
					Vaslui					328	285			

*) Unter Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen" Seite 8 des Tarif-Theiles II, Heft 1, des vorbezeichneten Verbandstarifes

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
647	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Knochenkohle (Spodium) a) gekörnte, reine, zur Klärung von Flüssigkeiten etc., noch nicht gebrauchte; b) gemahlene (Beinschwarz), rein oder gebraucht	Bucarest Filaret	Chibi	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenbahnverband giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenbahnverband (Tarif-Theil II, Heft 1), giltig vom 1. Jänner 1895		Centimes per 100 kg a) 407 b) 340		Im Kartirungswege		
					Troppau					410 342				
					Wien K.F.N.B.					357 303				
					Wien St.E.G.					357 303				
					Sędziszów					370 290				
				Bucarest Nordbahnhof	Chibi					405 338				
					Troppau					408 340				
					Wien K.F.N.B.					355 301				
					Wien St.E.G.					355 301				
					Sędziszów					367 287				
648	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Ceresin, verpackt	Boryslaw	Braila loco	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Centimes per 100 kg 707		Im Kartirungswege		
				Drohobycz						698				
				Boryslaw		10.000 kg				648				
				Drohobycz						641				
			Ceresin, unverpackt	Boryslaw	Galatz loco	5.000 kg				696				
				Drohobycz						687				
				Boryslaw		10.000 kg				637				
				Drohobycz						630				
			Ceresin, verpackt	Boryslaw	Braila loco	5.000 kg				639				
				Drohobycz						630				
				Boryslaw		10.000 kg				541				
				Drohobycz						534				
				Boryslaw	Galatz loco	5.000 kg				630				
				Drohobycz						621				
				Boryslaw		10.000 kg				533				
				Drohobycz						526				
			Ceresin, verpackt und unverpackt	Boryslaw	Braila transit	5.000 kg				468		Im Rückvergütungswege		
				Drohobycz						459				
				Boryslaw		10.000 kg				375				
				Drohobycz						368				
				Boryslaw	Galatz transit	5.000 kg				464				
				Drohobycz						455				
				Boryslaw		10.000 kg				372				
				Drohobycz						365				

Unter Einhaltung der im Tarif-Theil II, Heft 1 des Vorbezeichneten Eisenbahnverbandes sub 1., Besondere Bestimmungen über die Anwendung der Transit-Tarife für die rumänischen Hafenstationen festgesetzten Bedingungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
649	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cement	Hadikfalva	Adjud Bacau Barlad Botosani Braila Bucarest-Fil. Bucarest-g. d. n. Buzen Calarasi Caracal Constanta Constanta-port Corabia Craiova Dorohoi Falticeni Focsani Galati Giurgiu Jasi Pascani Piatra-Neamt Pitesti Ploesti Ramnicul Sarat Ramnicul Valcea. Roman Slatina Targovistea Targul-Jiu Targul-Ocna Tecucin Turnul-Magurele Turn-Severin Vaslui	Bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1895 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. 19)	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1895		Cents. 159 125 196 64 238 289 284 223 297 383 307 308 405 375 69 68 190 232 308 119 65 158 311 257 212 413 92 355 295 401 194 190 385 291 160		Im Kartirungswege		
650	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Frische Fische, auch in Eis verpackt	Braila	Brünn (K.F.N.B.) Brünn (St.E.G.) Wien (K.F.N.B.) Wien (St.E.G.) Czernowitz Krakau (k.k.St.B.) Lemberg Przemysl	Bei Aufgabe als Eilgut: a) in beliebigen Mengen, b) in Mengen von mindestens 5000 kg oder Frachtzahlung hiefür per Sendung	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif Nr. 24 im Theil II, Heft 1, des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband		Ctms. a) b) 1515 1326 1515 1326 1100 1211 1400 1211 492 321 1241 1073 827 659 949 781		Im Kartirungswege		
				Constantza	Brünn (K.F.N.B.) Brünn (St.E.G.) Wien (K.F.N.B.) Wien (St.E.G.) Czernowitz Krakau (k.k.St.B.) Lemberg Przemysl					1620 1333 1620 1333 1505 1218 1505 1218 689 436 1438 1185 1024 771 1116 893				
				Galati	Brünn (K.F.N.B.) Brünn (St.E.G.) Wien (K.F.N.B.) Wien (St.E.G.) Czernowitz Krakau (k.k.St.B.) Lemberg Przemysl					1548 1345 1548 1345 1433 1230 1433 1230 183 318 1232 1067 818 653 940 775				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
651	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rumänischen Eisenbahnen	Rohpetroleum, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineralheer, in Fässern oder in Reservoirwagen	Baicoi Campina Doftana Monteor	Zucka	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif, Theil II, Heft I, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Ctms. 154 158 160 130		Im Kartirungswege		
652	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Stärkezuckersyrup, Stärke- und Traubenzucker	Halics	Galatz Jasi	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 5.000 kg 10.000 kg 5.000 kg 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif, Theil II, Heft I, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1895		Ctms. 497 420 302 225		Im Kartirungswege		
653	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Güter der Ausnahmetarife Nr. 14 und 14 B des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes (Petroleum etc.)	Siehe die untenstehende Tabelle		Aufrechthaltung der für die Ausnahmetarife Nr. 14 und 14 B des Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes geltenden Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft I, des Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1895	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die untenstehende Tabelle	Siehe die untenstehende Tabelle	Im Kartirungswege		

Nach	Ansnahmetarif Nr. 14		Nr. 14 B							
	von									
	Baicoi	Plopeni	Doicesti		Plopeni		Ploesti		Targovistea	
			I	II	I	II	I	II	I	II
	Frachtsätze in Centimes für 100 Kilogramm									
Bodenbach	422	430	574	604	542	572	535	565	571	601
Eger (B.E.B.)	—	—	—	—	—	—	520	548	—	—
Eger (k.k.St.B.)	389	397	559	587	527	555	520	548	556	584
Passau	368	376	545	572	513	540	506	533	542	569
Salzburg	371	379	517	574	515	542	508	535	541	571
Tetschen	422	430	574	604	542	572	535	565	571	601

Fortlaufende Nummer	654	655
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
2		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	a) Caolin, Chinaclay, ferner für Thon, roh, lose oder in Säcken. h) Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt	c) Caolin, ungeschlemmt, Thon, roh, beide unverpackt in offenen Wagen verladen	d) Chamotteziegel e) Chamottemörtel	Packpapier
4		
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Weidenau Stadt (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Budweis
5		
nach	Adjud / Hece-Lespezi / Pascani (Stationen der Rumänischen Eisenbahnen)	Adjud / Hece-Lespezi / Pascani (Stationen der Rumänischen Eisenbahnen)	Sascut	Marasesti
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 5 im Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbande
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1895	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht keiner	Bestehen keine directen Frachtsätze
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Centimes: a) 304, b) 386, c) 258, 283, 261, 292, e) 235, 238, 281, d) e) 327, 291, 336, 300	686 Centimes / 695 Centimes
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
11		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
656	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile laut Waaren-Nomenclatur des Ausnahmetarifes I/B a des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Buchs trs.	Granica transit, bezw. Szczakowa transit (für Sendungen nach dem russischen Weichselgebiete)	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II für den Grenzverkehr Russland — Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rohrschach vom 1. Jänner 1897	Centimes (Gold) a) 347 b) 296	a) 347 b) 296	a) 341 b) 290	a) 6 b) 6	Im Kartirungswege		
				Bregenz trs.						a) 347 b) 296	a) 341 b) 290	a) 6 b) 6			
				Lindau trs.						a) 347 b) 296	a) 341 b) 290	a) 6 b) 6			
				St. Margrethen trans.						a) 352 b) 300	a) 346 b) 294	a) 6 b) 6			
				Romanshorn						a) 377 b) 326	a) 371 b) 320	a) 6 b) 6			
657	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Steinkohlenkoks	den Grubenstationen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Zbirow Haltestelle	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Steinkohlenkoks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc., giltig vom 1. September 1897	Besteht keiner	Die im vorgenannten Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Zbirow haben auch auf Zbirow Haltestelle Anwendung zu finden		Im Kartirungswege		
658	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Für Frachtgüter der Classen: I und II A	Hrabačow	Starkenbach Oe.N.W.B. loco und ungekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Es bestehen keine directen Frachtsätze			Im Kartirungswege		
			I und II A	Hradsko										
			I und II A	Jablonetz a. d. Iser										
			I und II A	Priwlak-Ponikla										
			I und II A	Rochlitz										
			I und II A	Sittowa-Haje										

Verschieden	24	21	
	46	38	
	52	43	
	36	30	
	56	46	
	32	28	

Fortlaufende Nummer	659	660	661
Die Publication erfolgt: von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der		betheiligten Verwaltungen	Böhm. Nordbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Bruchsteine, unbearbeitet, Cement, Cementwaaren, Kalk, Mauer- und Dachziegel und Sand	Kohle, mineralische, und Koaks	Eisen und Stahl der Pos. E—5, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Bystrowan	Ludwigsglück	Bodenbach (B.N.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Olmütz-Hodolein	Zabrze Coaksanstalt	Wien II (K.F.J.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen für die Neuanlage einer mit dem von der Station Olmütz-Hodolein in der Richtung nach Holitz abzweigenden Industriegeleise in Schienenverbindung zu bringenden Malzfabrik bestimmt sein. Das Auf- und Abladen ist vom Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung in Salzburg, bezw. Ischl adressirt sein	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Tarifbestimmungen für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, bezw. Tarif für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen der K.F.N.B., k.k.St.B. und St.E.G. in Olmütz etc.	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien vom 1. September 1898	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	Heller: 196·8 / 199·8	220 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	64 Heller per Tonne (= 1000 kg)	Heller: 180·8 / 185·8	110 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Heller: 16 / 14	110 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, vorzulegen vom Empfänger bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz bis längstens Ende Februar 1901		
Besondere Bemerkungen			Der nebenstehende Frachtsatz hat nur für Sendungen, welche zum Baue der städtischen Gaswerke in Wien bestimmt sind und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind, Geltung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
662	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhmischen Commercialbahnen	Kohlen, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Miröschau	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Gaisbergbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B. und k.k.Oe.St. vom 1. Mai 1898	96 Kronen per 10.000 kg	90 Kronen per 10.000 kg	6 Kronen per 10.000 kg	Im Kartirungswege		
663	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile, eiserne (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche) der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B	Bodenbach St.E.G.	Stadlau	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	Localtarife und Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Verschieden	Heller 177	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende August 1900 vorzulegen sind	Die Frachtbriefe müssen die Bestätigung der Station Stadlau enthalten, dass die Sendungen beim Baue einer Fabrik in Hirschstetten Verwendung gefunden haben
			Maschinen der Frachtgutclasse I	Tetschen Oe.N.W.B.						177				
				Bodenbach St.E.G.	Stadlau	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg b) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				Mark a) b) 2·89 2·55					
				Tetschen Oe.N.W.B.						2·89 2·55				
664	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Melasse und Osmosswasser der Tarif-Pos. M —15	Kralup St.E.G.	Kolin St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif		Heller 64	Heller 59	Heller 5	Im Kartirungswege			
				Lužetz						79	74	5				
				Segen-Gottes						122	114	8				
				Ung.-Brod						158	153	5				

Das Auf[illegible] die Parteien [illegible] be-

665

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3
betheiligten Verwaltungen	
Alle Eil- und Frachtgüter, welche im directen Verkehre auf Grund der in den mit Rumänien bestehenden Verbandstarifen enthaltenen Frachtsätze befördert werden können. Ausgenommen hievon sind: 1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Repsabfälle, ferner frisches Fleisch und auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge. 2. Solche Sendungen, rücksichtlich welcher nicht die vollen Frachtsätze der nebenbezeichneten directen Tarife berechnet werden, insbesondere alle jene Sendungen, für welche ausserhalb der gegenwärtigen Begünstigungen anderweitige Frachtbegünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Budapest (sämmtliche am linken Donauufer gelegene Bahnhöfe) und Budapest-Kelenföld loco und transit, Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Fiume und Triest, ferner sämmtlichen österr.-ungar. und deutschen Stationen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständniss bezieht, aufgenommen sind und deren Verkehr nach Rumänien ganz oder theilweise über Bruck a. L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna, Ruttka, Budapest, Köbánya oder Hatvan-Szolnok vermittelt wird	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
oder umgekehrt: Sämmtlichen Stationen der rumänischen Eisenbahnen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständniss bezieht, aufgenommen sind, sofern deren Verkehr mit den in Frage kommenden Aufgabsstationen ausschliesslich über Predeal und Verciorova vermittelt wird	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	
Innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Frachtzugeständnisses ist in dem Rahmen desselben ein so grosses Quantum von Gütern zu verfrachten, dass die auf Grund der Frachtsätze der Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarife hiefür entfallende gesammte Transportgebühr mindestens **300.000 (dreihunderttausend) Francs** beträgt.	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
bis Ende December 1900	und gilt in der Zeit	7
Die für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen, Rumänisch-Norddeutschen und Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie die für den Güterverkehr Rumänien - Liudau und Vorarlberg und Rumänien-Elbeumschlag giltigen Tarife	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Bei Erreichung von 300.000 Francs Gesammt-Transportgebühr **10% (zehn Percent) Nachlass** von jenen Frachtantheilen, welche in die zur Zeit der Aufgabe der Transporte giltigen Frachtsätze des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes für den betreffenden Artikel rücksichtlich der Strecke von Wien (St.E.G.), resp. Marchegg, Budapest d. p. t. p. u., Köbánya, Fiume und Triest bis Verciorova eingerechnet sind, mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 10%igen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 2 (zwei) Hellern per Tonnen-Kilometer, unter Hinzurechnung von je 4 Hellern Manipulationsgebühr per 100 kg und für die kgl. Ungar. Staatsbahnen 5% Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Verschieden	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege	Art der Durchführung	12
Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die reclamirende Firma als Versender zu lauten haben und bis längstens Ende Juni 1901 an die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C III b) vorzulegen sind. Die vorgelegten Frachtdocumente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
	Besondere Bemerkungen	14

Besondere Bemerkungen.

(Zu Pos. 665.)

1. Die unter gegenwärtiger Post für von Wien, Marchegg, Budapest, Köbánya, Fiume und Triest nach rumänischen Stationen und umgekehrt beförderte Sendungen verlautbarten Refactien haben unter Aufrechthaltung der publicirten übrigen Bedingungen und bei Einrechnung in die stipulirte Minimal-Frachtsumme auch für solche Sendungen Giltigkeit, welche mit Umkartirung in Predeal oder Verciorova in jenen Relationen des directen Verkehres befördert werden, bezüglich welcher im Sinne der Publication die Flüssigmachung der Refactie in Anspruch genommen werden kann. Insofern solche Sendungen laut der für den directen Verkehr giltigen Waarenclassification auf Umexpedition angewiesen sind, wird zur Grundlage für die Berechnung der zu erstattenden Refactie jene Waarenclasse angenommen, in welche der betreffende Artikel laut der für den Localverkehr der österr. und ungar. Bahnen giltigen Waarenclassification rangirt.

2. Jene von österr.-ungarischen oder deutschen Stationen nach rumänischen Stationen oder umgekehrt zu befördernden Transporte, deren Instradirung ganz oder theilweise über Suczawa zu erfolgen hat, sind sowohl von der Einrechnung in die Minimal-Frachtsumme, als auch von jeder Begünstigung ausgeschlossen.

3. Als Basis für die Feststellung der stipulirten Minimal-Frachtsumme werden unter Ausseracbtlassung der Nebengebühren und Nachnahmen nur jene reinen Transportgebühren angenommen, welche sich für den betreffenden Artikel, bezw. Transport unter Zugrundelegung des zur Zeit der Aufgabe desselben giltigen Frachtsatzes des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes ergeben, und zwar:

a) Für Sendungen von oder nach Wien loco und transit und sämmtlichen übrigen österr. und deutschen Stationen werden die in die Minimal-Frachtsumme einzurechnenden Transportgebühren in der Weise ermittelt, dass rücksichtlich derselben die von Wien (St.E.G.) bis zur betreffenden rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze herechnet werden.

b) Bei Sendungen von oder nach solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr mit den betreffenden rumänischen Bestimmungsstationen sich ausschliesslich über Budapest, Köbánya oder Hatvan-Szolnok bewegt und welche über directe Frachtsätze verfügen, ferner bei Sendungen von oder nach Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld loco und transit, und endlich von oder nach Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, bilden die von der bezeichneten ungarischen Station bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

c) Bei Sendungen von oder nach Fiume und Triest bilden die von diesen Stationen bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

4. Die percentuelle Refactie wird von den factisch eingehobenen Transportgebühren liquidirt, und zwar:

a) Von den jeweilig für die Strecke Wien (St.E.G.)—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), sowie von anderen österr. und deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, deren Verkehr unter Berührung von Wien ganz oder theilweise über Bruck a. L. oder Marchegg bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.

b) Von den jeweilig für die Strecke Marchegg—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von den österr. oder deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Transporte, deren Verkehr, ohne Wien zu berühren, ganz oder zum Theil via Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna oder Ruttka bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.

c) Von den jeweilig für die Strecke Budapest d. p. t. p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Budapest (Bahnhöfe am linken Donaufer) und Budapest-Kelenföld, ferner von solchen ungar. Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich oder theilweise über Budapest oder Hatvan-Szolnok bedient wird, nach Rumänien oder umgekehrt beförderten Sendungen.

d) Von den jeweilig für die Strecke Köbánya alsó p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Köbánya (beide Bahnhöfe), sowie von solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich über Köbánya bedient wird, nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen.

e) Von den jeweilig für die Strecke Fiume—, resp. Triest—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Fiume, resp. Triest nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, welche ausschliesslich via Predeal und Verciorova instradirt werden.

5. Ueber die ziffermässigen Beträge der im Sinne der Punkte 4, a), b), c), d) und e) entfallenden Refactien ertheilt die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Tarif-Abtheilung) den auf die gegenwärtige Begünstigung Anspruch erhebenden Parteien Auskunft. Im Falle einer während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eintretenden Aenderung der die Basis der Begünstigung bildenden Frachtantheile bleiben die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze aufrecht.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
666	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Siehe nachstehende Tabelle	Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Classen und Specialtarife bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen Ausschliessliche Instradirung via Stadlau—Marchegg—Gänserndorf			vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach Wien (Staatsbahnhof)

Transportgebühren per 100 Kilogramm in Hellern

Nach oder von	Eilgüter			Sperrige Güter	Normalclasse		Wagenladungsclasse			Specialtarif		
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte		I	II	A	B	C	1	2	3
Krakau	1344	507	507	757	507	388	262	195	128	152	128	109

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte, ferner gedörrtes Obst und Pflaumenmus in vollen Wagenladungen, Mehl und Mahlproducte, Kohle, Coaks, Steinsalz, frisches Fleisch und auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden (exclusive jener Sendungen, welche auf die Rückvergütung des auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen entfallenden Antheiles der Zimony-Belgrader Verbindungsbahn-Gebühren Anspruch haben), und alle jene Artikel, welche im Sinne der Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, wie z. B. explosive Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Leichen etc.; endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes infolge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können

	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Arad, Szeged, Szeged-Rókus, Temesvár (beide Bahnhöfe), Orsova, Fiume und Triest	Belgrad loco und transit (letzteres rücksichtlich der nach serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen bestimmten Transporte), ferner Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Bázias, bezüglich letzterer zwei Stationen, jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff, von Zimony per Schiff oder Eisenbahn nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen verfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár (beide Bahnhöfe) und von Arad via Bázias zur Verfrachtung gelangen	Zahlung einer Gesammtfracht von mindestens **500.000 Francs**, welche Summe auf Grund der bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Frachtantheile ermittelt wird. Im Triest-Fiumaner Verkehre ist ein solches Quantum von Frachtgütern zu verfrachten, dass die in diesem Verkehre unter Berücksichtigung der Antheile bis zur serbischen Grenze resultirende Frachtgebührensumme innerhalb der obigen 500.000 Francs mindestens 100.000 Francs beträgt	bis Ende December 1900	Tarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, ferner Tarif für den Deutsch-Orientalischen Verkehr und Tarif für den Verkehr Deutschland-Zimony transit, Tarif für den ungarischen Levanteverkehr und die inländischen Verbandstarife und Localtarife	Verschieden	Von den in Rubrik 5 genannten Stationen bis zur ungarisch-serbischen Grenze geltenden und in dem directen Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in den Schnitt-Tariftabellen sub „A“ angegebenen Schnittfrachtsätzen im Verkehre mit den Stationen Triest und Fiume 35 pCt., ferner für rohe Felle von Salonique nach Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) und Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) 25 pCt. Nachlass, und im Verkehre mit den übrigen genannten Stationen 15 pCt. Nachlass, im ungarischen Levanteverkehre von den in diesem Tarife seitens der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen eingerechneten Antheilen 15 pCt. Nachlass; mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 15-, bezw. 25-, bezw. 35percentigen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen und für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 2 Hellern per Tonnenkilometer, unter Hinzurechnung von je 4 Hellern Manipulationsgebühr per 100 kg, und für die kgl. Ungar. Staatsbahnen 5 pCt. Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird. — Im Falle einer Aenderung dieser Schnittfrachtsätze während der Dauer des Zugeständnisses bleiben der contrahirenden Partei die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewährleistet	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate. Bezüglich der via Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Bázias per Schiff beförderten Transporte ist ausser den obigen Documenten die per Schiff erfolgte Weiterbeförderung durch Vorlage der bezüglichen Schiffsfrachtbriefe, eventuell Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate nachzuweisen. Bezüglich der aus den Zimonyer Lagerhäusern weiterbeförderten Sendungen sind ausser den auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabsrecepissen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die die Weiterbeförderung nachweisenden Aufgabsdocumente vorzulegen. Statt dieser letzteren werden auch die bis Zimony lautenden Aufgabsdocumente angenommen, wenn auf diesen seitens der Station Zimony die Weiterbeförderungsdaten bestätigt sind. Die Documente, die keinen Refactiestempel tragen dürfen und der reclamirenden Firma nicht mehr zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactie-Liquidirung bezüglich der mit directen Frachtbriefen oder per Schiff beförderten Sendungen längstens bis Ende Juni 1901, bezüglich der in den Zimonyer Lagerhäusern eingelagerten Sendungen längstens binnen 6 Monaten nach erfolgter Weitersendung der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C III b) einzusenden		
	oder umgekehrt										

Die Verrechnung der Sendung erfolgt stets zu den bestehenden directen Frachtsätzen, und werden bezüglich der über Wien und Budapest hinaus gelegenen deutschen, österreichischen und ungarischen Stationen bei den ganz oder theilweise über Wien instradirenden Sendungen die für Wien — bei den ganz oder theilweise über Marchegg instradirenden Sendungen die für Marchegg — bei den ganz oder theilweise über Budapest instradirenden Sendungen die für Budapest (bezüglich der Südbahn die für Budapest-Kelenföld) — bezüglich der über Zsolna-Galantha instradirenden Sendungen die für Marchegg giltigen Frachtantheile als Basis der minimalen Gesammtfrachten, sowie zur Ermittlung der percentuellen Refactie angenommen. — Die obigen Begünstigungen werden auch auf die aus den Zimonyer Lagerhäusern der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft weiterbeförderten Transporte angewendet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
668		**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	a) Budapest, Palota-Ujpest, Vacz und Párkány—Nána, sowie von den Stationen der Linien Budapest—Hatvan—Miskolcz—Szerencs, Miskolcz—Forró-Encs, Hatvan—Szolnok, Rakos—Ujszasz—Szajol—Püspök-Ladány—Szatmar, Debreczin—Nyiregyháza—Tokay, P.-Ladany—Nagyvárad—Kolozsvár-Tövis-Predeal, Abony—Arad—Gyulafehervár—Tövis, Arad—Temesvár, Budapest—Czegled—Szeged—Temesvár—Orsova, Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, Temesvár—Bazias, Budapest—Zimony, Szabadka—Baja, Nagyvárad—Csaba Szeged—Szabadka—Zombor, sowie von den Stationen der in diese Linien einmündenden Flügelbahnen und Localbahnen											
				b) den sub a) bezeichneten Stationen und überdies von den Stationen der Linien: Hatvan—Ruttka, Fülek—Miskolcz, Kassa—St. Ujhely—Nagy-Szöllös, Csap—Ungvár, Bátyu—Beszkid, Legenye-Mihaly—Vidrány, Kassa—H. Nemeti, Szerencz—S. A. Ujhely, Nyiregyháza—Csap und Mikola—Kiralyháza—M.-Sziget											
				b) im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband, Rhein- und Main-Umschlagsverkehre, Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer, Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen und im Oesterr.-Ungar.-Französischen Verbande aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen	a) in dem Ostdeutsch-Ungarischen, Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen, Sächsisch-Oesterr.-Ungarischen Verbande, im Elbeumschlagsverkehre, im Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafenverhad, im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen, Niederländisch-Oesterr.-Ungar. und Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verband aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen										
						Bei Aufliefernng eines Minimalquantums von								
				5000 Tonnen		**5000 Tonnen**								
						und sofern eine anderweitige Begünstigung nicht in Anspruch genommen wird. Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief								
				4 Heller		vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900								
						Die verschiedenen directen Verbandstarife								
						Verschieden								
				4 Heller		Verschieden								
						Im Rückvergütungswege								

Auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber zu lauten haben und spätestens bis Ende März 1901 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) in Vorlage zu bringen sind

Sendungen, welche auf Grund der in der Nummer 2 vom 6. Jänner 1900 des Verordnungs-Blattes unter Post Nr. 173 angeführten Frachtsätze von Debreczin, Györ, Kolozsvár, Komarom, Miskolcz, Nagyvárad, Nyiregyháza, Párkány-Nána, Pozsony, S. A. Ujhely Szatmár, Szolnok nach Granica trs., bezw. Szczakowa trs. für Danzig zur Beförderung gelangen, haben auf die gegenwärtige Begünstigung unter Einrechnung in das stipulirte Minimalquantum Anspruch

Im Falle der Erreichung eines Gesammt-Minimalquantums von 10.000 Tonnen während der Dauer der Begünstigung können die nach den sub a) und b) bezeichneten ausländischen Gebieten bestimmten Sendungen behufs Erreichung der sub a) und b) bedungenen Minimalquantitäten zur gegenseitigen Ergänzung verwendet werden. Diese Begünstigung ist für Sendungen, welche von den Stationen der sub a) und b) benannten ungar. Strecken mittelst Umschlag in Passau und Pozsony zur Beförderung gelangen, ebenfalls giltig, und werden solche Sendungen in das Minimalquantum eingerechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
669	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B. *)	Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Schweiz) oder nach den Elbeumschlagsplätzen lautenden directen Frachtbriefen ohne Kontenvorschrift zur Aufgabe zu bringen. Die Fracht ist für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief zu bezahlen. Bei Auflieferung von mindestens **10.000 Tonnen** während der Dauer der Begünstigung werden die in nachstehender Tabelle snb I, und falls die Verfrachtung dieses Minimalquantums nicht nachgewiesen wird, die snb II enthaltenen Frachtsätze angewendet. In obiges Minimalquantum werden Sendungen, welche von den nachstehend angeführten ungar. Stationen auf der Donaumschlagsfronte über Pozsony-ujváros dunapart nach den westlichen Zollauslande zur Versendung gelangen, eingerechnet	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Siehe nachfolgende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den rücksichtlich der Strecken bis Wien factisch erhobenen und den concedirten ermässigten Frachtsätzen wird auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1901 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Abth. C IV b) in Vorlage zu bringen sind, liquidirt	

Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit I	II	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit I	II	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B. transit I	II	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit I	II
	Heller per 100 kg			Heller per 100 kg			Heller per 100 kg			Heller per 100 kg	
Alkenyér	134	141	Erked	157	167	Körösmező	148	155	Rahó	143	150
Alsó-Rákos	164	174	Erzsébetváros	149	159	Krassova	144	151	Rakasdia	131	138
Alvincz	137	144				Krivádia	139	146	Rusz	132	139
Anina	145	152	Fehértemplom	128	135	Küküllószög	142	152			
Apahida	129	136	Felvincz	140	147				Segesvár	152	162
Apácza	168	178	Földvár	170	180	Ladámos	148	158	Szarvászó	133	140
Aranyos-Gyéres	136	143	Gyimes	191	201	Lissava	136	143	Szászváros	132	139
Agostonfalva	165	175	„ -Felsö-Lok	189	199				Sepsi-Bodok	175	185
			„ -Középlok	190	200	Maros-Csapó	143	152	Székely-Kocsárd	139	146
Balazsfalva	142	152	Gyulafehérvár	139	146	Maros-Ludas	142	149	Szépvícz-Szt.-Mihály	185	195
Banicza	141	148				Maros-Vásárhely	143	153			
Báziás	135	142	Héjasfalva	154	164	Mádéfalva	185	195	Taraczköz	131	138
Benne	158	168	Homoród-Köhalom	161	171	Málnásfürdö	176	186	Temes-Szlatina	131	138
Berlebás	141	148	Hosszuaszó	142	152	Mármaros-Sziget	134	141	Teregova	133	140
Billn	144	151	Hosszumezö	132	139	Medgyes	146	156	Técsö	130	137
Borkut	145	152				Mehadia	139	146	Toplecz	141	148
Botfalu	172	182	Jablanicza	138	145	Mikeszásza	142	152	Torda	137	144
Brassó loco	174	184	Jassenova	126	133				Tömös	177	187
„ transit**)	165	175	Jám	128	135	Nagy-Enyed	143	150	Tövis	142	149
Bustyaháza	128	135	Kacza	160	170	„ -Selyk	146	156	Trebusa Fejérpatak	140	147
Bükszád-Bálványos	178	188	Kalán-Zeykfalva	131	138	„ -Szeben	151	161	Tusnád	180	190
			Karácsonfalva	142	152	Nyáradtö	143	153	Tusnádfürdö	179	189
Csik-Szt. Király	182	192	Karánsebes	127	134						
„ -Szereda	183	193	Kavarán-Szaknl	125	132	Oravicza	133	140	Vajda-Hunyad	132	139
„ -Szt. Simon	181	191	Kerelö-Szt.-Pál	143	153	Orsova	143	150	Váralja-Hátszeg	134	141
			Kevele	147	154	Örményes	132	139	Vlrágosvölgy	133	140
Dános	150	160	Kis-Kapns	144	151				Visóvölgy	139	146
Derestye-Hétfalu	175	185	Kolozs-Kara	130	137	Petrozsény	143	150	Vizakna	150	160
Déva	127	134	Kolozsvár	127	134	Piski	129	136	Volócz	131	138
Domasnia-Kornya	135	142	Körpa	129	136	Pnj	137	144	Vócsi	126	133

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavarán-Szaknl, Jassenova, Bustyaháza und Vócsi werden auch auf die in der Richtung des Transportweges vorgelegenen Stationen ausgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtanthelle niedriger sind. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach einer in den Rahmen der gegenwärtigen Begünstigung gehörigen Holzsäge behufs Anfarheitung zur Versendung gelangen, werden rücksichtlich der bis zur Holzsäge-Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatsbahnen Frachtsätze auf Grund des Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reclamirende Holzsäge auf Grund der auf dieselbe als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben spätestens binnen 12 Monaten mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollauslande oder nach den Elbeumschlagsplätzen befördert wurde. Diese Frachtbrief-Duplicate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlaufe von 3 Monaten nach Versendung des gleichen Schnittholzquantums der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Abth. C IV b) vorzulegen. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova und Báziás ist die in dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatsbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

*) Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Frachtbegünstigung von den vorgenannten ungarischen Stationen ausschliesslich nur für Wien St.E.G. transit, somit nicht auch für Wien K.F.N.B.

**) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Illaromszéker Eisenbahn.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
670	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	In den umstehenden Relationen		**Bei Aufliefernng von 25.000 t während der Begünstigungsdauer.** (Von dem bedungenen Minimalquantum sind mindestens 1500 t nach Fiume und Triest zu befördern.) Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit directen Eisenbahn-Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat eine Caution von 20.000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, den coursmässigen Werth derselben mit einem Abzug von 10% gerechnet, bei der Hauptcasse der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen, welche bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalt verfällt. Die Frachtsätze für Pozsony-Ujváros transit gelten nur für Sendungen, welche von Pozsony nach Passau oder darüber hinaus gelegenen Stationen per Wasser weiterverfrachtet werden. Die Kartirungssätze bis Budapest und Wien finden ohne Auflieferung eines besonderen Minimalquantums bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für den Transport von gedörrtem Obst und Pflaumenmus giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband; Westungar.-Oesterreichischer Verband; Ungar.-Adriatischer Verband; Ungar.-Bosnischer und Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verkehr; Director Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits	Vide umstehende Tahelle			a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeber lauten und längstens bis Ende Mai 1901 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (CIVb) vorzulegen sind	Die bewilligten Frachtsätze werden auch auf Sendungen, welche im Zimonyer Lagerhause reexpedirt werden, angewendet

Bei Sendungen, welche von den in der Tahelle angeführten Aufgabsstationen in Budapest-fővárosi-közraktarak oder in Stassr zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich weiter befördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg herabgesetzt. Für in Fiume anlangende und in den Eisenhahn-Magazinen untergebrachte Sendungen wird bei Einlagerung von höchstens 50 Wagenladungen auf einmal eine viermonatliche, für Sendungen in Budapest-Józsefváros und in Fiume für 50 Wagenladungen übersteigende Sendungen eine 21tägige und in Budapest-Dunaparti t. p. eine achttägige Lagerfreiheit mit der Beschränkung bewilligt, dass diese Begünstigung bei Einhaltung einer achttägigen Kündigungsfrist wieder ausser Kraft gesetzt werden kann.

Es wird ferner bedungen, dass die auf die Sendungen bezüglichen Frachtbriefe sowohl in Budapest als auch in Fiume innerhalb der tarifmässig lagerfreien Zeit ausgelöst werden. Nach Ablauf dieser lagerfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·5 Heller berechnet. Die Kartirungssätze für Fiume und Triest, mit Ausnahme jener für Belgrad loco und transit, entsprechen den im Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife enthaltenen tarifmässigen Frachtsätzen.

Von	Nach															Bemerkung
	Budapest-dunap. t. p. u. „ -fövarosi-közraktarak „ -Józsefváros			Pozsony-Ujváros transit			Wien (St.E.G. oder K.F.N.B).			Fiume			Triest			
	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	
	a)	b)		a)	b)		a)	b)		a)	b)		a)	b)		
	Centimes per 100 kg															
Belgrad loco	153	135	18	235	217	18	257	239	18	277	252	25	297	268	29	
„ transit	148	130	18	230	212	18	252	234	18	272	247	25	292	263	29	
	Heller per 100 kg															
Zimony loco und transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	257	236	21	303	264	39	Bei Sendungen nach Budapest-nyugoti p. u. oder Budapest-Lipótváros werden die Frachtsätze für Budapest-dunaparti t. p. u. um 10 Heller per 100 kg erhöht angewendet. Die Frachtsätze ab den Stationen Gunja, Brčka, Brod, Andrievci, Garčin, Bosna-Brod, Strživojna-Vrpolje, Eszék, Samac, Vinkovci, Ivankovo und Mikanovci nach Wien (St.E.G.) haben auch für Wien (Matzleinsdorf) Giltigkeit
Mitrowitz loco	192	172	20	277	257	20	302	282	20	284	248	36	330	264	66	
Mitrovicz-Szavapart loco	192	172	20	277	257	20	302	282	20	284	248	36	330	264	66	
„ „ transit*)	154	134	20	239	219	20	264	244	20	284	232	52	330	248	82	
Gunja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	307	247	60	353	261	92	
Brčka**)	204	184	20	289	269	20	314	294	20	317	248	69	363	262	101	
Brod	200	180	20	285	265	20	310	290	20	239	206	33	273	226	47	
Andrievci	200	180	20	285	265	20	310	290	20	246	196	50	286	228	58	
Garcin	200	180	20	285	265	20	310	290	20	242	196	46	280	228	52	
Bosna-Brod loco und transit	200	180	20	285	265	20	310	290	20	239	208	31	280	228	52	
Strživojna-Vrpolje	198	178	20	283	263	20	308	288	20	249	198	51	292	230	62	
Eszék loco uud transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	271	226	45	317	250	67	
Vukovar	150	130	20	235	215	20	260	240	20	265	208	57	311	240	71	
Samac	200	180	20	285	265	20	310	290	20	255	222	33	301	240	61	
Bršadin	172	152	20	257	237	20	282	262	20	—	—	—	—	—	—	
Vinkovce loco uud transit	172	152	20	257	237	20	282	262	20	258	208	50	304	240	64	
Ivankovo	178	158	20	263	243	20	288	268	20	255	208	47	301	240	61	
Mikanovci	184	164	20	269	249	20	294	274	20	252	208	44	298	240	58	

*) Für Sendungen ab Schabac und Rača.

**) Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn nach galizischen, sowie nach über Budapest hinaus gelegenen oberungarischen und norddeutschen Stationen zur Aufgabe gebrachte und unter Vermeidung der Budapester Umkartirung von Vinkovci direct weiter beförderte Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen rücksichtlich der Strecke Brčka-Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 Hellern per 100 kg bewilligt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
671	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	Belgrad loco und transit Gunja Audrievci Bosna-Brod Brod Bršadin Eszék Garčin Ivankovo Mikanovci Mitrovicz loco und transit Samac Štriživojua-Vrpolje Vinkovci loco und transit*) Vukovár Zimony	dem westlichen Auslande (Schweiz, Frankreich, ferner das durch die Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und Süddeutschen, resp. den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarif begrenzte Gebiet)	**Bei Aufgabe von 3500 Tonnen während der Dauer der Begünstigung.** Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen aufzugeben. Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen, Oesterr.-Ungar.-Französischen, Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen, Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbande giltigen Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat ein Reugeld von 5000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, deren coursmässiger Werth mit einem Abzug von 10 pCt. berechnet, bei der Hauptcasse der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen, welches bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalten verfällt	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Die nebenangeführten gegenwärtig giltigen, resp. noch zur Ausgabe gelangenden Verbandstarife, in Ermangelung derselben die Umkartirungssätze		20 Centimes, respective 16 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Die Refactieliquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lauten müssen und längstens bis Ende Mai 1901 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	In das bedungene Minimalquantum von 3500 Tonnen werden auch jene Sendungen eingerechnet, welche über das laut der Publication im gegenwärtigen Verordnungsblatte Post Nr. 670, für Fiume und Triest bedungene Quantum von 1500 Tonnen verfrachtet werden. Bei in Budapest fővárosi-közraktárak und in Sissek reexpedirten Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg reducirt	20 Heller

*) Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn zur Aufgabe gebrachte Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen dieser Begünstigung rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 Hellern per 100 kg berechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
672	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Malz	Lipotvár	Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Die hezüglichen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	24 Centimes 19 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV h) längstens bis Ende März 1901 vorzulegen sind	Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden. Die für Wien (St.E.G.) trs. gewährten Nachlässe gelten, mit Ausnahme der für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz oder Frankreich bestimmten Sendungen, auch für Wien (K.F.N.B.) transit
				Szekelyfalu-Bur-Szent-György*)							23 18			
				Nagy-Szombat							24 19			
				Nyitra							29 23			
				Pozsony							14 11			
				Pozsony-fiok p. u.							14 11			
				Pöstyen							26 21			
				Vag-Ujhely							27 21			
				Holics	Wien (St.E.G.) transit Wien (K.F.N.B.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)						13 11			Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden

*) Die Nachlässe für Szekelyfalu-Bur-Szt. György finden auch auf Gerstesendungen Anwendung.

Fortlaufende Nummer	673	674	675	676
1	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
2	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Südbahn-Gesellschaft
3	Chlormagnesium	Thonwaaren der Position T—20 des Tbelles I, Abth. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland etc. andererseits	Mehl- und sonstige Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Ungereinigte Bettfedern, Wolle
4	Stassfurt (Station der kgl. E.-D. Magdeburg)	Voltersreuth	Györ (M.Á.V.) Györ (Gy.S.E.V.)	Budapest (Józsefváros, dunaparti téher pályaudvár, Lipotváros, föv. közraktárak, nyugoti pályaudvár, Kelenföld und déli vasut)
5	Budapest-dunaparti t. p. u. Budapest-Kelenföld Budapest-nyugoti p. u.	Budapest-dunaparti teber p. u. Józsefváros, Lipótváros, fövámház, nyugoti p. u., Kelenföld, déli vasut	schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, St. Margretben transit, Buchs transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhanseu, Singen und Constanz und Stationen der Französischen Ostbahn	Wien (St.E.G.) transit
6	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarif bestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der in den bezüglichen Verbandstarifen enthaltenen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Stationen des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. oder Bayerisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes bestimmt sein, bezw. nach diesen Stationen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden
7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
8	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 4	Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband	Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband, Theil III, Heft 2. Oesterr.-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband, Theil III, Heft 2	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II. Heft 1. Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3
9	412 Pfennige		Verschieden	Für Bettfedern 300, für Wolle 238 Heller
10	294 Pfennige	215·8 Heller		1·50 Mark
11	118 Pfennige		8 Centimes	
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13			Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1901 vorzulegen sind	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, (C IV b) längstens bis Ende März 1901
14				

Die Publication erfolgt von der Namen der und im

Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel

für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von nach oder vice versa

bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit

Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung

Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr); Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
677	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie)	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht hiefür	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar.-Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn). Ausnahmetarif b des Tarifes, Theil II, Heft 3, vom 10. December 1892		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von: Budapest-déli vasut (Südbhf.), Budapest-dunaparti tehérpalyaudvár (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-fővámház (Hauptzollamt), Budapest-fővárosi közraktárak (Communal-Lagerhäuser), Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest-Kelenföld, Budapest-központi vásárcsarnok (Centralmarkthalle), Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt), Budapest-nyugoti palyaudvár (Westbhf.), Buda-császárfürdö-kiterö, Köbánya-álso-pályaudvár (Steinbruch, unterer Bahnhof), Köbánya-felsö-pályaudvár (Steinbruch, oberer Bahnhof), Köbánya-hizlalda (Steinbruch-Mastanstalt) und Ó-Buda-filatorigát	Budapest trans.
	für 100 Kilogramm in Pfennigen	
Arnstadt (Preuss. St.B.) K.E.D. Erfurt	290	285
Artern K.E.D. Erfurt	283	278
Aschersleben K.E.D. Magdeburg	280	275
Bernburg K.E.D. Magdeburg	277	272
Braunschweig (Hauptbhf.) K.E.D. Magdebnrg	301	296
Braunschweig (Ostbhf.) K.E.D. Magdeburg	301	296
Burxdorf (Provinz Sachsen) K.E.D. Halle a. S.	248	243
Buttstädt K.E.D. Erfurt	278	273
Calbe (Stadt) K.E.D. Halle a. S.	280	275
Cassel (Ober- nnd Unterstadt) K.E.D. Cassel	315	310
Cassel (Rangirstation) K.E.D. Cassel	315	310
Coethen K.E.D. Magdeburg	275	270
Corhetha K.E.D. Halle a. S.	267	262
Eilenburg bei Leipzig K.E.D. Halle a. S.	261	256
Eisleben K.E.D Halle a. S.	276	271
Erfurt K.E.D. Erfurt	285	280
Eythra K.E.D. Halle a. S.	264	259
Falkenberg bei Torgau, K.E.D. Halle a. S.	251	246
Gotha K.E.D. Erfurt	291	286
Halberstadt K.E.D. Magdeburg	287	282
Halle a. S. K.E.D. Halle a. S.	267	262
Hannover (Nordbbhf.) und Hainholz K.E.D. Hannover	314	309
Hannover (Südbhf.) K.E.D. Hannover	315	310
Hettstedt K.E.D.Magdeburg	279	274
Hildesheim K.E.D. Hannover	309	304
Ilversgehofen K.E.D. Erfurt	287	282
Jena (Saalbhf.) K.E.D. Erfurt	279	274
Jena (Weimar-Geraer Bahnhof) K.E.D. Erfurt	279	274
Knau K.F.D. Erfurt	278	273
Kösen K.E.D. Erfurt	273	268
Köstritz K.E.D. Erfurt	270	265
Langensalza K.E.D. Erfurt	294	289
Magdeburg (alle Bahnhöfe) K.E.D. Magdeburg	282	277
Merseburg K.E.D. Halle a. S.	269	264
Naumburg a. d. S. K.E.D. Erfurt	271	266
Neustadt a. d. Orla K.E.D. Erfurt	275	270
Niederpöllnitz K.E.D. Erfurt	272	267
Nordhausen K.E.D. Cassel	289	284
Northheim K.E.D. Cassel	304	299
Oschersleben K.E.D. Magdeburg	291	286
Pegau a. d. Elster K.E.D. Halle a. S.	266	261
Plaue (Thür.) K.E.D. Erfurt	292	287
Pössneck (Saalbahn) K.E.D. Erfurt	278	273
Pössneck (Thüringer Bahn) K.E.D. Erfurt	278	273
Roda (Sachs.-Altenb.) K.E.D. Erfurt	275	270
Saalfeld (Thür.) K.E.D. Erfurt	282	277
Sangerhansen K.E.D. Cassel	280	275
Seesen (Staatsbhf.) K.E.D. Cassel	303	298
Teuchern K.E.D. Erfurt	272	267
Triptis K.E.D. Erfurt	273	268
Weimar (Preuss. St.B.) K.E.D. Erfurt	281	276
Weisseufels K.E.D. Erfnrt	269	264
Wolfenbüttel K.E.D. Magdeburg	301	296
Zerbst K.E.D. Halle a. S.	273	268

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegenwärtigen Ursprungs- und Ausgangs-Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
678	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	Vide nachstehende Tabelle		Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Schweiz oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen) lautenden directen Frachtbriefen in den unten angeführten Stationen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe zu bringen. Die Fracht ist für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Bei Auflieferung von 5000 Tonnen während der Dauer der Begünstigung werden die unter 1 und, falls die Verfrachtung dieses Minimalquantums nicht nachgewiesen wird, die unter 11 enthaltenen Frachtsätze angewendet	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Local-, bezw. Verbandstarife		Vide nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den erlobenen und den conceditten ermässigten Frachtsätzen wird auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1901 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) in Vorlage zu bringen sind, liquidirt	

Von	Nach Oderberg transit I	Nach Oderberg transit II	Von	Nach Oderberg transit I	Nach Oderberg transit II	Von	Nach Oderberg transit I	Nach Oderberg transit II	Von	Nach Oderberg transit I	Nach Oderberg transit II
	Heller per 100 kg			Heller per 100 kg			Heller per 100 kg			Heller per 100 kg	
Alkenyér	163	170	Erked	194	204	Körösmező	150	157	Rahó	145	152
Alsó-Rákos	203	213	Erzsébetváros	185	195	Krassova	171	182	Rakasdia	162	169
Alvincz	166	173	Fehértemplom	159	166	Krivádia	166	176	Russ	161	168
Anina	174	184	Felvincz	167	177	Küküllőszög	173	183	Segesvár	189	199
Apahida	157	164	Földvár	210	220	Ladámos	184	194	Szarvássó	136	143
Apácza	207	217	Gymes	232	242	Lissava	167	174	Szászváros	160	167
Aranyos-Gyéres	165	172	„ -Felsö-Lok	229	239	Máros-Csapó	172	182	Sepsi-Bodok	215	225
Agostonfalva	205	215	„ -Közeplok	230	240	Maros-Ludas	169	179	Székely-Kocsárd	165	175
Balázsfalva	174	181	Gyulafehérvár	168	175	Maros-Vásárhely	178	188	Szépvicz-Szt. Mihály	226	236
Banicza	168	178	Héjasfalva	191	201	Mádéfalva	225	235	Taraczköz	134	141
Báziás	165	172	Homoród-Köhalom	200	210	Málnásfürdö	217	227	Temes-Szlatina	161	168
Benue	196	206	Hosszuaszó	176	186	Mármaros-Sziget	137	144	Teregova	161	171
Berlebás	144	151	Hosszumezö	135	142	Medgyes	181	191	Técsö	132	139
Biliu	147	154	Jablanicza	167	176	Mehadia	167	177	Toplecz	170	180
Borkut	118	155	Jassenova	156	163	Mikeszásza	177	187	Torda	167	171
Botfalu	212	222	Jám	158	165	Nagy-Enyed	169	179	Tömös	218	228
Brassó helyben	215	225	Kacza	198	208	„ -Selyk	181	191	Tövis	169	179
„ átmenet*)	205	215	Kalán-Zelkfalva	160	167	„ -Szehen	188	198	Trehusa-Fejérpatak	142	149
Bustyaháza	131	138	Karácsonfalva	172	182	Nyáradtö	175	185	Tusnád	220	230
Bükszád-Bálványos	218	228	Karánsebes	157	164	Oravicza	163	170	Tusnádfürdö	219	229
Csik-Szt. Király	222	232	Kavárán-Szakul	151	161	Orsova	172	182	Vajda-Hunyad	160	167
„ -Szereda	221	231	Kerelö-Szt. Pál	171	181	Örmenyes	163	170	Váralja-Hátszeg	163	170
„ -Szt. Simon	221	231	Kevele	150	157	Petrozsény	170	180	Virágosvölgy	162	169
Danos	187	197	Kis-Kapus	179	189	Piski	157	164	Visóvölgy	112	119
Derestye-Hétfalu	216	226	Kolozs-Kara'	158	165	Puj	166	173	Vizakna	186	196
Déva	155	162	Kolozsvár	155	162						
Domasnia-Koruya	166	173	Körpa	159	166						

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavarán-Szakul, Jassenova und Bustyaháza werden auch auf die [illegible] des Transportweges vorgelegenen Stationen ausgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtantheile niedriger sind. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach einer im Rahmen der gegenwärtigen Begünstigung gehörigen Holzsäge behufs Aufarbeitung zur Versendung gelangen, werden [illegible] der bis zur Holzsäge-Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Frachtsätze auf Grund des Einheitssatzes von [illegible] Hellern per 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die [illegible] Holzsäge auf Grund der auf dieselbe als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben spätestens binnen [illegible] mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollauslande oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen befördert wurde. Diese Frachtbrief-Duplicate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind in Verlauf von drei Monaten nach Versendung des gleichen Schnittholzquantums der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) vorzulegen. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova und Báziás ist die in dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten. In den ermässigten Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits enthalten.

*) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Háromszéker Eisenbahn.

Fortlaufende Nummer	679	680	681
Die Publication erfolgt und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Pferde in Wagenladungen	Güter aller Art, soweit deren directe Verrechnung auf Grund der in der Rubrik 10 bezeichneten Tarife und deren Nachträge gestattet ist	Eisenbahnschienen / Eisenbahnwaggons verladen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Győr, Komarom, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-nyugoti pályaudvar, Szabadka	Pozsony-dynamitgyár oder vice versa	Graz S.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien St.E.G. transit	den in die in Rubrik 10 bezeichneten Tarifen einbezogenen Stationen	Innsbruck
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Sendungen müssen nach der Schweiz, Bayern oder darüber hinaus bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	Bei Erfüllung der einschlägigen Bestimmungen der unter Rubrik 10 aufgezählten Tarife	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Sendungen müssen für die Innsbrucker Mittelgebirgsbahn bestimmt sein
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Bezeichnung	Localtarife	Siehe Rubrik 10	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Directe Frachtsätze bestehen nicht	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4600 kg per Wagen: 392, 256, 256, 256, 158, 120 Heller	Die im Belgisch-, bezw. Niederländisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarife Tbeil II, Heft 4, für die Station Pozsony entbaltenen Frachtsätze	214 / 456, 163 / 228, 51 / 228 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		In der Station Pozsony-dynamit gyár können im Allgemeinen nur die von der Pozsonyer Dynamitfabrik der Dynamit-Nobel-Actiengesellschaft aufgegebenen oder an diese Fabrik adressirten Eil- und Frachtgüter zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen. Ausnahmsweise wird jedoch gestattet, dass vom Betriebe der genannten Fabrik stammende oder für deren Betrieb bestimmte Güter in der genannten Station auch unter dem Namen von Privatfirmen zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
682	**Südbahn-Gesellschaft**		Säuren, flüssige, als Salz- und Schwefelsäure, der Pos. 8—3 b des Tarifes, Theil I (Abth. B)	Triest	Frohnleiten	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1898	164 Heller	125 Heller	39 Heller	Im Kartirungswege		
683	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, sowie Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren*)	Lilienfeld	Peri transit	Die Sendungen müssen mit internationalen, direct nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen. Die Frachtsätze unter a) gelten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief; jene unter b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief, und jene unter c) bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Besteben keine directen Frachtsätze	Francs	a) 3·10 b) 2·54	Variabel	Im Kartirungswege		
			Roheisen und Rohstahl aller Art		Pontebba transit					a) 2·28 b) 1·86				
					Peri transit					c) 2·25				
					Pontebba transit					c) 1·80				

*) Hiernach sind nur jene Artikel zu verstehen, welche nach dem Waarenverzeichnisse und der Classification für Frachtgut im Tarife vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr in 5 Tonnen-Ladungen nach A.-T. Nr. 10 b und in 10 Tonnen-Ladungen nach Classe B tarifiren.

Fortlaufende Nummer	1	684	685	686
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der	3	bethelligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Zucker aller Art	Kohle, mineralische, und Coaks	Kohlen, mineralische
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Petöháza-gyár	Karwin	Karwin
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	a) Triest S.B. b) Fiume	Troppau K.F.N.B. Ottendorf bei Troppau Schönstein Mladetzko Eckersdorf Freiiermersdorf Bennisch	Wsetin
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen binnen sechs Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest, bezw. Fiume nach England, Amerika, Indien oder Japan zur Weiterbeförderung gelangen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltnng der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmnngen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracbt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Anhänge zn den Tarifheften 1 und 2 für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband	Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1898	Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn— Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	ad a) 193 \ ad b) 180 / Heller incl. Mgb. und ungar. Stener	H e l l e r per metr. Tonne (à 1000 kg): 290 / 420 / 490 / 474 / 420 / 490 / 510 / 538	640 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 178 \ ad b) 165 / Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	210 / 344 / 384 / 424 / 448 / 498 / 528	584 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11	ad a) 15 Heller ad b) 15 Heller	80 / 76 / 36 / 50 / 42 / 22 / 10	56 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabsstation bis Triest S.B., resp. Fiume nachweisenden Original-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest, resp. Fiume nach den englischen, amerikanischen, indischen oder japanischen Bestimmungshäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, resp. des kgl. Hafenamtes in Fiume, welche Documente längstens sechs Monate nach Weiterbeförderung ab Triest, resp. Fiume in Vorlage gebracht werden müssen	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	14		Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Fortlaufende Nummer	687	688	689
Die Publication erfolgt			
von der Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische und Kokes	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische und Coaks
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen unmittelbar an der Montanhahn (Montanhahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanhahn in Domhrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelhahnen in die Montanhahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Domhrauer Montanhahn in die Station Domhrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Domhrau-Karwiner Reviere	Karwin	Karwin
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien E.W.A. transito	Rožnau	Eisenberg a. d. M. Hannsdorf Märzdorf Grumberg-Mohrau Gruiich Wichstadtl-Lichtenau
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nach- stehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anfgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltnng der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigeu Bestimmungen. Die Sendnngen müssen an eine Dienstesstelle der k. k. Eisenhahn Wien-Aspang adressirt sein und von derselhen zu Regiezwecken der eigenen Bahu, hezw. der von ihr hetriehenen Schneeberghahn hezogen werden	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für mineralische Kohle und Coaks in ganzen Wagenladungeu giltigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis Ende Decemher 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Decemher 1900	bis Ende Decemher 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Localtarife	Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenhahn — Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg): 598	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg): 809 859 809 809 859 909
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg): a) 780 b) 720	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg): 538	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg): 788 848 809 788 868 868
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 786 b) 726	60	21 11 30 21 21 21
Art der Durchführung	a) Im Kartirungswege. b) Durch Anwendung der Kartirungsfrachtsätze von 780 und 786 Heller per metr. Tonne und Rückvergütung von 60 Heller per metr. Tonne aus denselben	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder znrückgestellt werden. vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ahlauf des Zngeständnisses	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ahlauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Der im Rückvergütnngswege zugestandene Frachtnachlass wird aus dem Gehührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordhahn gewährt. Hiedurch wird zugleich die Publication im Verordnungshlatte Nr. 5 vom 13. Jänner *1900* unter fortlaufener Nnmmer 436 ausser Geltung gesetzt	Der nehenhezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gehührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordhahn gewährt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Fortlaufende Nummer	689	690	691	692
Die Publication erfolgt		Oesterr. Nordwestbahn	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Von der				
und im				
Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel	Steine des Specialtarifes 3	Erde der Pos. E—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik genannten Tarifes
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Gabel Oe.N.W.B.	Reichenberg und Turnau	Jinec-Čeukau
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Neuhydžow	Friedland i. B.	Arnschwang
	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit		bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Localtarif der Oe.N.W.B.	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 3, vom 1. Juni 1894
	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	47 Heller		Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	33 Heller	Anflassung der Zuschläge zu den Frachtsätzen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Abtheilung a) 0·51 Mark „ b) und c) 0·56 Mark
	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	14 Heller		
Art der Durchführung		Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen		Die Steine müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen in Neubydžow bestimmt sein und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen der Bezirksausschuss in Neubydžow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen		

Mark			
Abtheilung a)	0·84	0·84	0·92
Abtheilung b)	0·98	0·98	0·94
Abtheilung c)	1·11	1·07	1·04
	Blisowa	Blisowa	Blisowa
	Kauth	Kauth	Kauth
	Taus	Taus	Taus
	Wolschan	Wolschan	Wolschan
	Ludwigsstadt		

Fortlaufende Nummer	693	694	695
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt — und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Stammholz aus der Pos. H—18, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Frachtgüter aller Art	Eisenbahnschwellen der Pos. H—19, Punkt 4, der Güterclassification des Tarif-Theiles I
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Stationen der im Tarif-Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien mit Ausnahme der Linien Tarnopol-Kopyczyńce und Dolina-Wygoda bei Entfernungen von: 201 km und darüber / 101 bis 200 km	Assling	Unzmarkt
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Sądowa wisznia	Jauerburg	Leoben (S.B.) transit
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein im Bestellrayon der Station Sądowa wisznia befindliches Holzsägewerk adressirt sein und von demselben bezogen werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut mit der Bestimmung zu Regiezwecken der steiermärkischen Landesbahnen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf den betreffenden Frachtbriefen hat als Absender und Empfänger je eine Dienststelle dieser Bahnen zu erscheinen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif
9			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Specialtarif 2		34 Heller
10			
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Ausnahmetarif II aus der Gebührenberechnungstabelle des Abschnittes A—VI: 46 Heller	8 Heller	21 Heller
11			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		13 Heller
12			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14			
Besondere Bemerkungen		Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen von Etablissements, welche in Assling, bezw. Jauerburg mit den k. k. Staatsbahnen in Schienenverbindung stehen. Eine Schleppbahngebühr wird nicht eingehoben	

oder umgekehrt

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
696	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schiefertlon, gebrannten, lose oder in Säcken	Blosdorf	Mähr.-Ostrau Schönbrunn Teschen (K.F.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	67 66 77		Im Kartirungswege		
				Gross-Opatowitz	Mähr.-Ostrau Schönbrunn Teschen (K.F.N.B.					63 62 73				
697	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Raffinirtes Petroleum, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin, (Benzin aus Erdöl), Blan- und Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäureabfallwasser und Mineraltheer	Pardubitz S.N.D.V.B.	Bodenbach B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für Petroleum, roh und raffinirt etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	5? Heller	49 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Der nebenstehende Frachtsatz gilt in umgekehrter Richtung auch für leere gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer, auch eiserne aller Art, unter Aufrechthaltung der Bestimmungen nebenstehenden Ausnahmetarifes
698	**Eisenbahn Wien-Aspang**	betheiligten Verwaltungen	Milch als Eilgut	Puchberg a. Sch Grünbach Willendorf Winzendorf	Wien S.B. oder Wien E.W.A.	Bei Aufgabe von beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Verkehrsleitung über Wr.-Neustadt	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	Heller 150·8 132·6 119·6 106·6	Heller 150·8 132·6 119·6 106·6	—	Im Kartirungswege		Die Milchgefässe müssen mit dem Eigenthumsmerkmale des Besitzers versehen sein
			Milchgefässe, leer, gebraucht, als Eilgut	Wien S.B. oder Wien E.W.A.	Puchberg a. Sch. Grünbach Willendorf Winzendorf				 124·2 107·4 95·4 83·4	 124·2 107·4 95·4 83·4	—			

Fortlaufende Nummer	1	699	700	701
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der	3	betheiligten Verwaltungen	bothelligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltuugen
für Artikel	4	Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art, zerlegt und unzerlegt, Locomobile, Dresch- und Säe- (auch Drill-) Maschinen	A. Güter der Stückgutclasse I B. Güter der Stückgutclasse II als Frachtstückgut zur Ausfuhr aus Oesterreich über See nach ausserdeutschen Ländern	Getreide etc., Sendungen des Ausnahmetarifes Nr. 6 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5	Raudnitz	Raudnitz	Kralup St.E.G. B.E.B.
nach		Altona Bremen (Hauptbahnhof und Freihezirk) Brake (Oldenburg) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandshahnhof sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandshahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham Nordenham (Fischereihafen) Hamburg B. Hamburg-Sternschauze Harburg H. Lübeck Pommerensdorf Stettin Swinemünde Warnemünde oder umgekehrt	Altona Bremen (Hauptbahnhof und Freihezirk) Brake (Oldenburg) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandshahnhof sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandshahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham Nordenham (Fischereihafen) Hamburg B. Wilhelmsburg Hamburg-Sternschauze Harburg H. Lübeck Pommerensdorf Stettin Swinemünde Warnemünde	Altona Bremen (Hauptbahnhof und Freihezirk) Brake (Oldenburg) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandshahnhof sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandshahnhof sowie Fischereihafen) Nordenham Nordenham (Fischereihafen) Hamburg B. Wilhelmsburg Harburg H. Lübeck Stettin Swinemünde Warnemünde
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Einhaltnug der für den Ausnahmetarif Nr. 2 des Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafen-Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft I, vom 1. Augnst 1898 giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Februar 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Februar 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Decemher 1900	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft I, vom 1. August 1898	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft I, vom 1. August 1898	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I und 2
Bezeichnung				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteben keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Pfg. 196 208 220 194 196 191 191 149 148 166 182	Pfge. A 449 427 B 444 422 489 467 465 448	188 Pfennige
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11			
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit	Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von									
				nach									
702			Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 b im Rückvergütungswege des in Rubrik 8 genannten Tarifes				Elbenmschlags-Tarif für Galizien nnd die Bukowina vom 1. Mai 1897				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz nnd der Schiffsconnossemente für die Verschiffnng per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Docnmente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen	
		betheiligten Verwaltungen			Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz								
		Oesterr. Nordwestbahn											
				Bednarów	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900		252	172	60			
				Bogdanówka-Kamionka				240	184	56			
				Bolechów				221	165	56			
				Borysław				215	165	50			
				Brody				226	184	42			
				Buczacz				247	184	63			
				Czernowitz				254	184	70			
				Czortków				254	184	70			
				Dolina				225	165	60			
				Hadikfalva				264	184	80			
				Hatna				267	184	83			
				Hliboka				260	184	76			
				Kałusz				230	169	61			
				Komarnza				203	165	38			
				Krasne				220	184	36			
				Krechowice				226	167	59			
				Lawoczne				230	169	61			
				Lemberg				211	165	46			
				Lemberg podzam				211	174	37			
				Lisko-Lukawica				199	165	34			
				Lnbience				220	165	55			
				Lupków				201	165	36			
				Maxymówka				238	184	54			
				Mikuliczyn				245	184	61			
				Nadwórna				240	184	56			
				Nepolokoutz				250	184	66			
				Neu-Lupkow				204	165	39			
				Ozydów				221	184	37			
				Otynia				237	178	59			
				Podwołoczyska				212	184	28			
				Rawa ruska				203	165	38			
				Sambor				206	165	41			
				Skole				223	165	58			
				Stanislau				233	174	59			
				Starzawa				201	165	36			
				Stryj				218	165	53			
				Synowódzko-wyzne				221	165	56			
				Tarnopol				233	184	49			
				Tarnowica lesna				239	184	55			
				Tortorow				247	184	63			
				Tlumacz-Pałahicze				237	184	53			
				Ustrzyki				203	165	38			
				Volksgarten				255	184	71			
				Worochta				249	184	65			
				Woronienka				250	184	66			
				Wygoda				237	174	63			
				Zabłotce				225	184	41			
				Zadwórze				216	182	34			
				Zagórz				198	165	33			
				Zborów				228	184	44			
				Złoczów				223	184	39			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz. Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die nebenstehenden Frachtsätze um 5 Pfennige für 100 kg. Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 Pfennige für 100 kg zu erhöhen

703													
Oesterr. Nordwestbahn													
betheiligten Verwaltungen													
Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2 A des in Rubrik 8 genannten Tarifes													
Neu-Lupkow													
Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig Landungsplatz											
Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen													
14 Tage nach erfolgter Pnblication bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1900													
Elbenmschlags-Tarif für Galizien und die Bnkowina vom 1. Mai 1897													
Pfge.	229	199 *)	204 *)										
Im Kartirngswege													

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
28	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	521	St.E.G.		Eisenbahnschwellen der Pos. H—19, Eisenartikel der Pos. E—5	Adamsthal Borohradek Elbeteinitz Libschitz Nimburg St.E.G. Olmütz St.E.G. loco und transit Pardubitz St.E.G. Prag-Hrabovka transit Prelauć Tinischt Kolin St.E.G.	Kolin, Zasmuk und Gross-Becwar Zasmuk Gross-Becwar	In der Rubrik 4 ist statt: „Eisenartikel der Pos. H—5“ zu setzen: „Eisenartikel der Pos. E—5“	
29	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	520	St.E.G.	Betheiligte Verwaltungen	Frachtgüter der Classe I „ „ II „ „ A	Topkowitz-Kartitz	Arnau Böhm.-Skalitz Hohenelbe Parschnitz Pilnikan Schwadowitz-Eipel Trautenau Trübenwasser oder vice versa	In der Rubrik 14 ist das Wort: „nicht“ durch das Wort: „bereits“ zu ersetzen	
30	Nr. 5 vom 13. Jänner 1900	451	St.E.G.	K.O.E. B.N.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. K.k.Oe.St.B. St.E.G.	Möbel aus gebogenem Holze	Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit Tetschen Oe.N.W.B. transit	In der Abtheilung E, Rubrik 16, der Publication, für Sendungen in Ladungen von 10.000 kg soll der Frachtsatz statt: „173 Pfg.“, richtig: „178 Pfg.“ per 100 kg lauten	
31	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	532	Südbahn-Gesellschaft		Frische Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Angern	Kimle	In der Rubrik 10 (zugestandener Frachtsatz) soll der Frachtsatz anstatt „35“ richtig lauten „43 h“	
32	Nr. 6 vom 16. Jänner 1900	459	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Stationen der Baja-Zombor-Ujvideker Localeisenbahn: Bresztovácz Bulkesz Futtak Gajdohran Gara Gákova Hodságh Ó-Sztapár Parabuty Paraga Pehovácz-Glozsán Rigyicza Stanisicz Vaskut	Budapest-Lipótváros „ -nyugoti p. u. „ -Angyalföld „ -Südbahn loco Köbánya alsó p. u. „ felsö p. u. „ bizlalda Ó-Buda-Filatorigat Buda-Császarfürdö Kiterö	Die Frachtsätze der nebenstehenden Stationsgruppe sind wie folgt zu berichtigen: a) 92 102 95 104 84 87 96 89 99 102 101 86 90 80 b) 82 92 85 94 74 77 86 79 89 92 91 76 80 70	
						Station der Ó-Becse-ujvidék-Titeler Localeisenbahn: Zsablya	Almás-Füzitö-Györ Komárom	Der Frachtsatz ad a) ist von 646 Hellern auf 146 Heller zu berichtigen	
		460				Station der Torontaler Localbahnen: Lázarföld	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering Floridsdorf Stadlau	Der Frachtsatz ad b) ist von 188 Hellern auf 182 Heller zu berichtigen	
		477			Eilgüter, gewöhnliche	Bndapest-Jozsef-város Budapest-nyugoti pályaudvár Wien Staatsbahnhof oder Wien Nordbahnhof oder vice versa	Ungarischen Stationen	Der Stationsname „Csaba“ ist anf „Békes-Csaba“, und der Stationsname „Felegyháza“ auf „Kis-Knn-Felegyháza“ abzuändern	

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt, nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernde **Altmaterialien** im Wege einer öffentlichen Offertconcurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Beschreibung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	10.000
2	Altes Plattenblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	2.000
3	Alter Eisendraht	200
4	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	10.000
5	Altes Gusseisen (alte Bremsklötze)	10.000
6	Altes Gusseisen, verbrannt	5.000
7	Pauscheisen, unverbrannt	15.000
8	Pauscheisen, verbrannt	2.000
9	Zerreneisen	7.000
10	Alte Radreifen mit Nuth	20.740
11	Alte Radreifen ohne Nuth	6.500
12	Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	8.000
13	Gusseiserne Bohrspäne	350
14	Schmiedeiserne und Stahldrahtspäne (im Freien gelagert)	20.000
15	Blattfedernstahl	1.000
16	Volutfedernstahl	1.000
17	Werkzeugstahl	300
18	Kupferspäne	500
19	Metallspäne von Rothguss	1.900
20	Altes Zinkblech, auch Zinkblechabfälle	150
21	Telegraphenzink	200
22	Bruchglas	1.200

Die diesbezüglichen auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf Verkauf von Altmaterialien" versehen bis zum **31. Jänner 1. J., 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. Um 10 Uhr Vormittags erfolgt am nächsten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit der Offerte, jedoch separat, ist ein Vadium in der Höhe von 10 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der hierortigen k. k. Staatsbahn-Directionscassa, und zwar bis 400 Kronen nur in Baarem, über 400 Kronen auch in Werthefecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagescourse, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauteu, und sind die Preise in Kronenwährung loco Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem etwaige wegen Qualität der erstandenen Materialien vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Menge oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen oder auch ganz abzulehnen.

Stanislau, am 15. Jänner 1900.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Altmaterial-Verkaufsausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen diverse **Altmaterialien** im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe, darunter: altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Reifen, Bruchmetalle, Kautschukabfälle, alte Fässer u. drgl.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe bestimmten Quantitäten und Gattungen sind aus den bezüglichen Materialausweisen zu entnehmen, welche ebenso wie die Offertformularien und die Bedingnisse für den Verkanf von alten Materialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst) behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Diese Altmaterialien sind vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere Reclamatioueu wegen deren Qualität nicht berücksichtigt werden.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind am Couvert als solche zu bezeichnen, mit 1 Krone-Stempel zu versehen und bis längstens **30. Jänner l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Zu offeriren ist in Kronen-Währung.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage am Lagerplatze, und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Als Vadium sind 10 pCt. des Gesammtanbotes bei der hierortigen Directionscasse zu deponiren. Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen Quantums oder nur eines Theiles anzunehmen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der Offerte findet am 31. Jänner l. J., um 10 Uhr Vormittags, statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Lemberg, am 15. Jänner 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

Als Betriebsleiter

für Localbahnen **sucht** ein **höherer Beamter** einer österreichischen Localbahn, in ungekündeter Stellung, anderweitiges **Engagement.** Petent ist in allen Zweigen des Eisenbahndienstes versirt, Specialist im Zugförderungs- und Bahnerhaltungsdienste und weist Prima-Referenzen nach.

Gefl. Anträge unter **„B. Z. 43"** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.** (615)

Speditionsbeamter mit langjährigen Zeugnissen, guter Expedient, im Tarifwesen vollkommen vertraut, verlässlicher, selbstständiger Arbeiter, wünscht seine Stellung zu verändern.

Geneigte Anträge unter **„E. E. 92"** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.** (617)

K. k. patent. **Asphalt-Granit-Blocks**	**Natur-Asphalt-comprimé und coulé**	**Imprägnirte Holzstöckel** K. k. priv. Metallic-Pflaster	K. k. patent. **Asphalt-Pflasterplatten**
K. k. patent. **Sugerit-Isolirplatten** (mit Korkbelag) **gegen aufsteigende Feuchtigkeit.** Bedeutende Vorzüge gegen bisherigen Kiesbelag	Gegründet 1871. **Erstes österr. Asphalt-Werk N. Schefftel, Wien** Holzimprägnirung Dachpappen- und Theerproducten-Fabrik **Comptoir: IX. Porzellangasse 1. Fabrik: Floridsdorf.**		Fugenlose **Magnolith-Fussböden** (verbessertes Xylolith) **holzartig in allen Farben** für Wartesäle, Corridore, Magazine etc.
Ponteros kalt verstreichbar für Eisenconstructionen, Brücken etc.	**Xerotikon** kalt verstreichbar zur Trockenlegung feuchter Mauern	Eindeckungen mit **Dachpappe** und Holzcement	**Carbolineum-Dachlack** Sugerit-Dachpappe etc.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. **Wien, 25. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899. — Eisenbahnbauten in China. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Jänner 1900, womit für den Monat Februar 1900 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem königl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1900 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von zwanzig und einhalb ($20^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Bahn niederer Ordnung von Bruneck nach Sand im Taufererthale.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Ingenieur Erwin Bubeck in Innsbruck mit dem Erlasse vom 18. Juli 1899, Z. 31.155/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 89 vom 3. August 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Bruneck nach Sand im Taufererthale auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 23. December 1899. Z. 58.418/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für elektrische Kleinbahnen in Teschen und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Hausbesitzer und Schriftsteller Eduard August Schroeder in Teschen mit dem Erlasse vom 2. Jänner 1899, Z. 56.327/2 ex 1898 (Verordnungs-Blatt Nr. 8 vom 21. Jänner 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit dem Erlasse vom 12. Juni 1899, Z. 26.991/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 80 vom 13. Juli 1899), auf weitere sechs Monate verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Kleinbahn in Teschen, und zwar vom Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch die Sachsenberggasse, Schlossgasse, Stephaniestrasse, Grulekstrasse, Villenstrasse und Schiesshausstrasse zurück zu dem gedachten Bahnhofe mit Alternativlinien a) durch die Thalstrasse und Feldgasse, b) durch die Lastenstrasse und Hornheisergasse, c) durch die Bielitzerstrasse, d) durch die Quaistrasse, e) durch die Illichstrasse, sowie für mit elektrischer oder mit Dampfkraft zu betreibende Kleinbahnen von Teschen nach Mosty, nach Schibitz und nach Blogotitz neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 27. December 1899. Z. 55.342/2.

Vergleichende Nebeneinanderstellung

der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
I.	
Eingangsbestimmungen.	
(1) Die Bestimmungen dieses Reglements finden Anwendung auf den Verkehr sämmtlicher Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.	(1) Die Eisenbahn-Verkehrsordnung findet Anwendung auf die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen Deutschlands, mit Ausnahme der Bahnunternehmungen, welche weder zu den Haupteisenbahnen im Sinne der Betriebsordnung, noch zu den Nebeneisenbahnen im Sinne der Bahnordnung gehören (Kleinbahnen).
Auf den internationalen Verkehr dieser Bahnen findet das Betriebsreglement	Auf den internationalen Verkehr findet die Verkehrsordnung
nur insoweit Anwendung, als derselbe nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.	
	(2) In Fällen eines dringenden Verkehrsbedürfnisses, sowie zum Zwecke von Versuchen mit neuen Einrichtungen können Ergänzungen oder Aenderungen einzelner Vorschriften dieser Ordnung vom Reichs-Eisenbahn-Amt im Einverständnisse mit den betheiligten Landesaufsichtsbehörden bis auf Weiteres verfügt werden. Derartige vorläufige Verfügungen sind im Reichsgesetzblatte zu veröffentlichen. Die endgültige Regelung durch den Bundesrath ist thunlichst bald herbeizuführen.
(2) Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen, welche das Betriebsreglement ergänzen, sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig. Abweichende Bestimmungen können für Bahnen untergeordneter Bedeutung, wie auch dort, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der Aufsichtsbehörde bewilligt werden.	(3) Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen, welche die Verkehrsordnung ergänzen, sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig. Abweichende Bestimmungen können für Nebenbahnen, wie auch dort, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.
(3) Alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen	Bestimmungen der in diesem Absatz erwähnten Art
bedürfen zu ihrer Giltigkeit der Aufnahme in die	veröffentlichten
Tarife. Die Genehmigung muss aus der Veröffentlichung zu ersehen sein.	
II.	
Allgemeine Bestimmungen.	
§ 6.	
Verpflichtung zum Transport.	
(1) Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen	(1) Die Beförderung von Personen und Sachen, einschliesslich lebender Thiere
kann nicht verweigert werden, sofern	
1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn entsprochen wird,	
2. die Beförderung mit den regelmässigen Transportmitteln möglich ist,	
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.	
. . . . .	

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 7.

Transportpreise. Tarife.

(1) Die Berechnung der Transportpreise erfolgt nach Massgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife.

Diese sind bei Erfüllung der gleichen Bedingungen für Jedermann in derselben Weise anzuwenden.

(2) Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten nicht vor Ablauf von sechs Wochen nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war.

(3) Jede Preisermässigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig.

(4) Begünstigungen bei Transporten für milde und für öffentliche Zwecke, sowie solche im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.

§ 9.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

der Beförderung bedient.

III.

Beförderung von Personen.

§ 10.

Fahrpläne. Sonderfahrten. Abfahrtszeit.

(1) Die regelmässige Personenbeförderung findet nach Massgabe der Fahrpläne statt, welche vor dem Inkrafttreten öffentlich bekannt zu machen und rechtzeitig auf den Stationen auszuhängen sind.

Aus denselben müssen die Wagenclassen, mit welchen die einzelnen Züge fahren,

Aus ihnen müssen die Wagenclassen, mit denen die einzelnen Züge fahren, sowie die Gattung des Zuges

zu ersehen sein. etc.

. . . . . .

§ 14.

Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten.

. . . . . .

(2) Ein Umtausch gelöster Fahrkarten gegen solche höherer oder niedrigerer Classen oder nach einer anderen Station ist den Reisenden auf der Abgangsstation bis fünf Minuten vor Abfahrt des Zuges, soweit noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleich des Preisunterschiedes gestattet, sofern die Fahrkarte noch nicht entwerthet ist.

durchlocht ist oder nachweislich nur zum Betreten des Bahnsteigs benutzt wurde.

. . . . . .

§ 16.

Ein- und Aussteigen.

(1) Die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen erfolgt durch Abrufen oder Abläuten in den Warteräumen

oder auf den Bahnsteigen.

. . . . . .

§ 20.

Ausschluss von der Fahrt.

. . . . . .

(2) Personen, die an Pocken, Flecktyphus, Diphterie, Scharlach, Cholera oder Lepra leiden, sind in besonderen Wagen, solche, die an Ruhr, Masern oder Keuchhusten leiden, in abgeschlossenen Wagenabtheilungen mit getrenntem Abort zu befördern. Die Beförderung von Pestkranken ist ausgeschlossen. Bei Personen, die einer der

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
	vorgenannten Krankheiten verdächtig sind, kann die Beförderung von der Beibringung eines ärztlichen Attestes abhängig gemacht werden, aus dem die Art ihrer Krankheit hervorgeht. Für die Beförderung in besonderen Wagen und Wagenabtheilungen sind die tarifmässigen Gebühren zu bezahlen.

. . . . . .

(Die folgenden Abs. (2) und (3) des B.-R. sind in der V.-O. mit (3) und (4) bezeichnet.)

§ 21.

Controle der Fahrkarten.	Controle der Fahrkarten. Bahnsteigkarten.
(1) Die Fahrkarte ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Warteraum, beim Betreten des Bahnsteiges (Perron),	und beim Verlassen des Bahnsteigs,
beim Einsteigen in den Wagen, sowie auch jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen	
	und je nach den für die letzte Fahrstrecke bestehenden Einrichtungen kurz vor oder nach der Beendigung der Fahrt auf Erfordern abzugeben.
(2) Der Reisende, welcher ohne giltige Fahrkarte betroffen wird,	(2) Wer ohne gültige Fahrkarte im Zuge Platz nimmt,
hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises etc. etc.	

. . . . . .

	(4) Den Eisenbahnverwaltungen bleibt überlassen, die Fälle, in denen von einem Zuschlag aus Billigkeitsgründen abzusehen ist oder andere Zuschläge als die im Abs. 2 erwähnten erhoben werden sollen, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts durch den Tarif einheitlich zu regeln.
	(5) Auf Stationen mit Bahnsteigsperre ist die Bahnsteigkarte beim Betreten des Bahnsteigs vorzuzeigen und bei dessen Verlassen abzugeben. Wer unbefugter Weise die abgesperrten Theile eines Bahnhofs betritt, hat den Betrag von 1 Mark, und wenn festgestellt wird, dass er ohne gültige Fahrkarte den Zug benützt hat, die im Abs. 2 vorgesehenen Beträge zu bezahlen.

§ 24.

Verfahren auf Zwischenstationen. Anhalten auf freier Bahn.

(1) Bei Ankunft auf einer Station ist der Name derselben, die Dauer des Aufenthaltes, sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel auszurufen. Sobald der Zug stillsteht, haben die Bahnbediensteten nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen zu öffnen,

in welchen Reisende mit Fahrkarten für diese Station sich befinden. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.	aus denen Reisende auszusteigen verlangen.

. . . . . .

§ 25.

Freiwillige Unterbrechung der Fahrt.

(1) Den Reisenden ist, unbeschadet etwaiger weitergehender, von der Eisenbahn bewilligter Vergünstigungen, gestattet, die Fahrt einmal, bei Rückfahrkarten auf dem Hin- und Rückwege je einmal zu unterbrechen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge weiter zu reisen. Solche Reisende haben auf der Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihre Fahrkarte vorzulegen und dieselbe mit dem Vermerke der Giltigkeit versehen zu lassen;

	Ausnahmen können in den Tarifen zugelassen werden.

. . . . . .

§ 26.

Verspätung der Züge. Betriebsstörungen.	Verspätung oder Ausfall von Zügen. Betriebsstörungen.
(1) Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründet keinen Anspruch gegen die Eisenbahn.	(1) Verspätete Abfahrt oder Ankunft, sowie der Ausfall eines Zuges begründen keinen Anspruch auf Schadenersatz gegen die Eisenbahn.

. . . . . .

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
	(6) Den Eisenbahnverwaltungen bleibt überlassen, weitere Erleichterungen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts durch den Tarif einheitlich festzusetzen.

. . . . . .

(*Der folgende Abs.* (6) *des B.-R. ist in der V.-O. mit* (7) *bezeichnet.*)

§ 27.

Mitnahme von Hunden.

. . . . . .

	(4) Wer einen Hund ohne Beförderungsschein (Hundekarte) mitführt, hat die nachstehenden Beträge zu bezahlen: a) bei rechtzeitiger Meldung (vergleiche § 21, Abs. 2) den Zuschlag von 1 Mark zu dem tarifmässigen Preise, jedoch nicht über das Doppelte des letzteren; b) ohne solche Meldung das Doppelte des Preises, jedoch mindestens 6 Mark. In anderen als den im Abs. 2 erwähnten Fällen ist der Hund ausserdem aus dem Personenwagen zu entfernen. Die Bestimmung unter § 21 (4) findet sinngemässe Anwendung.

. . . . . .

(*Der folgende Abs.* (4) *des B.-R. ist in der V.-O. mit* (5) *bezeichnet.*)

§ 28.

Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen.

. . . . . .

(3) Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Stationsvorsteher.	(3) In der ersten, zweiten und dritten Wagenklasse steht dem Reisenden nur der über und unter seinem Sitzplatze befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung. Die Sitzplätze dürfen hierzu nicht verwendet werden.

§ 29.

Von der Mitnahme ausgeschlossene Gegenstände.

. . . . . .

(4) Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.	Auch ist Begleitern von Gefangenentransporten die Mitführung geladener Schusswaffen unter der Voraussetzung gestattet, dass die Beförderung in besonderen Wagen oder Wagenabtheilungen erfolgt.

. . . . . .

IV.

Beförderung von Reisegepäck.

§ 30.

Begriff des Reisegepäcks.

. . . . . .

(3) Ebenso können kleine Thiere	sowie Jagdhunde

in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden.

. . . . . .

(5) Ob und unter welchen Bedingungen die im § 50, B 2, bezeichneten Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften der Eisenbahnen.	die Tarife. Wegen Beschränkung der Höhe des Schadenersatzes finden § 81, Abs. 2 und 3, und § 84, Abs. 4, entsprechende Anwendung.

(Fortsetzung folgt.)

Eisenbahnbauten in China.

Von den von der chinesischen Regierung bereits concessionirten Eisenbahnen befinden sich gegenwärtig folgende zwei Linien im Baue, und zwar:

1. Die Linie Peking—Hankeou in der Länge von 1120 km. Concessionär dieser den Rang einer Hauptbahn einnehmenden Linie ist ein franco-belgisches Consortium mit einem Capitale von Frcs. 125,000.000, von welchen Frcs. 75,000.000 in Frankreich und Frcs. 25,000.000 in Belgien gezeichnet wurden. — Im Baue sind derzeit 88 km begriffen, von welchen eine zu Kohlenbergbaurevieren führende 16 km lange Zweigbahn der Hauptlinie bereits im Betriebe steht. Das Schienenmateriale wird bisher ausschliesslich aus den von Chinesen betriebenen Walzwerken von Han-Gang bezogen, welche Eigenthum eines Consortiums hochgestellter Functionäre sind. Von den im Baue begriffenen Theilstrecken wird in einer Gesammtlänge von 135 km die Linie Pao-Ting-Fu voraussichtlich schon im Laufe des Sommers 1900 dem Verkehre übergeben werden.

2. Die in nordöstlicher Richtung führende, 480 km lange Linie Chan—Haïkouan—Niou—Chouang, welche von einem chinesischen, von Seiten englischer Capitalisten finanziell subventionirten Consortium erbaut wird und deren Eröffnung gleichfalls im Laufe des Sommers 1900 bevorsteht. Die Rentabilität dieser letzteren Linie ist durch die Ausbeutung der überaus mächtigen Kohlenbergbaureviere bei Nan-Faïan gesichert, mit deren Product der neue Vertragshafen von Ching-Wan-Pao versorgt werden wird. Nach Ausbau der Linie bis Niou—Chouang wird selbe den gesammten Verkehr aus den Gebieten der Mandschurei, innerhalb welcher während der Wintermonate der Karawanenverkehr eingestellt werden muss, an sich ziehen.

Von russischen, theilweise auch chinesisches Gebiet tangirenden Bahnen befinden sich derzeit im Baue:

1. Die Linie Stretensk—Wladiwostok, welche von Bedeutung für den am Japanischen Meere, und zwar am Kreuzungspunkte der chinesischen, russischen und koreanischen Grenze liegenden russischen Kriegshafen Wladiwostok ist. Der Bau dieser Linie ist bereits so weit vorgeschritten, um noch vor Eröffnung der transsibirischen senbahn in Betrieb gesetzt werden zu können.

2. Die von der Linie 1 abzweigende, theilweise auf chinesischem Gebiete führende russisch-mandschurische Verbindungsbahn, welche mit Berührung von Talien-Wan bis zum Hafen Port Arthur führt. Der Bau einer 246 km langen Theilstrecke dieser Bahn wird im Frühjahre in Angriff genommen werden.

Im Stadium der Concessionsverhandlungen befinden sich folgende Linien:

	Kilometer
1. Taiyouen—Fu-Chenting	208
2. Kiaou—Tchéon	688
3. Tientsin—Tchinkiang	780
4. Hankéon—Canton—Kao-Loun	1120
5. Syndicat Peking (mit Anschluss der Zweigbahnen)	400
6. Tonking—Nanking-Fu, hievon auf chinesischem Gebiete	320
7. Lang-Son—Nanning	192
8. Pak-Hoï—Nanning	192
9. Shanghai—Nanking	288
10. Pu-Kou—Hsin-Yong	432
11. Soo-Chéou—Hang-Chéon-Ningpo	320
12. Die Fortsetzung des birmanischen Eisenbahnnetzes auf chinesischem Gebiete bis Youn-Nan	480
13. Kin-Chéou—Sin-Min-Thun	155

Projectirt sind ferner: eine von Kwei-King, der Hauptstadt der Provinz Kwan-Sky ausgehende, bis Kwei-Wang, Hauptstadt der Provinz Kwei-Chow, eine von Nanning-Fu bis Chanska, eine von Ching-Ting bis King-Fu und eine von Ching-Tu über Hangekow nach Canton führende Linie.

Alle im Bereiche chinesischer Gebietstheile projectirten Linien sind in der Spurweite von 1·435 m, die russische Linie in der Mandschurei aber als directe Anschlussbahn an die transsibirische Eisenbahn in der Spurweite von 1·524 m auszuführen.

Im Vollbetriebe stehen gegenwärtig die Linien:

1. Peking—Tientsin—Chan-Haïkouan mit 480 km.
2. Shanghai—Woo-Sung 27 km.

Von den vorangeführten ist speciell hevorzuheben die projectirte Linie Nr. 4 (Hankéon—Canton—Kao-Loun), welche die Bergbaureviere der auch durch ihre Reis- und Theeculturen berühmten Provinz Shan-Si (im Südosten Chinas) durchschneidet und im Anschlusse an die Linie 9 (Shanghai—Nanking) die dortigen Kohlenwerke mit dem Welthafen von Shanghai verbindet, wodurch diesem der Rang einer Centralkohlenstation für die internationale Dampfschiffahrt im äussersten Südosten des asiatischen Continents gesichert wird.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahn von der Kettenbrücke in Bodenbach nach Ulgersdorf mit Abzweigung vom Hotel „Post“ zum Bahnhof in Bodenbach. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. December 1899, E.-M.-Z. 48.655, die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Eduard Spalek, Fabrikanten in Bodenbach, vorgelegten Projectes für eine elektrische Kleinbahn mit Strassenbenützung von der Kettenbrücke in Bodenbach nach Ulgersdorf mit einer Abzweigung vom Hotel „Post“ zum Bahnhofe in Bodenbach die Trassenrevision und politische Begehung vorzunehmen. Auf Grund dieses Erlasses hat die oberwähnte k. k. Statthalterei bezüglich der Theilstrecke Hotel „Post“ bis zur Einmündung der städtischen Bahnhofstrasse in die Teplitzerstrasse die Trassenrevision auf den 31. Jänner anberaumt. Im Falle anstandslosen Ergebnisses dieser Amtshandlung wird anschliessend an dieselbe die politische Begehung hinsichtlich des ganzen Projectes vorgenommen werden. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Heinrich Wojaček betraut.

[E.-M.-Z. 3057.]

Projectirte Localbahn Nachod-Reichsgrenze. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Dr. Franz Dvořak, Bürgermeister in Nachod, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Nachod zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Cudowa und Reinerz in Preussisch-Schlesien die Trassenrevision auf den 25. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Carl Svatek betraut. [E.-M.-Z. 2714.]

Localbahn Piła-Jaworzno. (Variante km 18·3—19·9.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Jänner das vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegte Variantenproject für die Theilstrecke km 18·3—19·9 der Localbahn Piła-Jaworzno genehmigt. [E.-M.-Z. 55.581 ex 1899.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Sigmundsherberg—Hadersdorf L.B.: Errichtung der Personenhaltestelle „Kammegg".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorgelegte Project für die Errichtung der Personenhaltestelle „Kammegg" zwischen den Stationen Gars-Thunau und Rosenburg in km 24·5 der Linie Sigmundsherberg — Hadersdorf L B. principiell genehmigt und hat die vorgenannte k. k. Staatsbahn-Direction beauftragt, das Weitere im Gegenstande im eigenen Wirkungskreise zu veranlassen. [E.-M.-Z. 59.047/20 ex 1899.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates November 1899.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gibt mit Schluss des Monates November 1899 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. November 1899	Hievon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. December 1899
A. Hauptbahnen:			
I. Neubau:			
Przeworsk-Rozwadów	75·2	75·2	75·2
Stryj-Chodorów	40·7	40·7	40·7
Wolfsberg-Zeltweg	51·4	49·7	49·7
Wöllan-Unterdrauburg	36·8	36·8	36·8
II. Erweiterungsbauten:			
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:			
Zweites Geleise Wels—Salzburg	35·1	22·6	22·6
Zweites Geleise Tulln—Absdorf	10·3	10·3	10·3
Stationserweiterung Salzburg	—	—	—
Werkstättenbahnhof Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Linie Krakau—Podwołoczyska:			
Umbau des Bahnhofes Lemberg	—	—	—
Stationserweiterung Przeworsk	—	—	—
Linie Chyrów—Stryj:			
Stationserweiterung Sambor	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Eger:			
Zweites Geleise in der Strecke Kaaden-Brunnersdorf—Welchau-Wickwitz	25·0	25·0	—
Zweites Geleise in der Strecke Tirschnitz—Eger von km 233·3—236·47	3·2	3·2	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn:			
Linie Türmitz—Bilin:			
Zweites Geleise in der Strecke Auperschin—Schwaz	8·4	8·4	—
Südbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Triest:			
Erweiterung der Station Bruck	—	—	—
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Prag:			
Erweiterungsbauten in den Stationen:			
Morawan			
Poříčan			
Lieben			
Linie Lobositz—Libochowitz:			
Erweiterungsbau in der Station Tschischkowitz			
Linie Chotzen—Halbstadt:	—	—	—
Erweiterungsbau in der Station Borohradek			
Linie Přelouč—Kalk-Podol:			
Erweiterungsbau der Station Heřmanměstec			
Summe der Hauptbahnen	286·1	271·9	235·3

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. November 1899	Hievon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. December 1899
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	2·1	2·1
Grulich-Schildberg	16·4	16·4	16·4
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügelbahn Uskoplje-Gravosa	66·0	52·7	52·7
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	20·4	20·4	20·4
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	129·1	—	—
Strecke Niemes—Gabel	—	13·7	13·7
„ Gabel—Pankraz	—	8·3	8·3
„ Pankraz—Kriesdorf	—	6·5	6·5
„ Kriesdorf—Neuland	—	2·5	2·5
„ Neuland—Karlswald	—	4·7	4·7
„ Karlswald—Johannesthal	—	5·9	5·9
„ Böhm.-Leipa—Reichstadt	—	7·1	7·1
„ Reichstadt-Niemes	—	—	6·2
Verbindungs- und Schleppbahn in Reichenberg	—	4·1	4·1
Cerčan-Modřan-Dobřís:			
Theilstrecke Eule—Skochowitz	13·7	13·7	13·7
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	79·6	79·6
Raudnitz-Hospozin	23·4	—	23·4
Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	19·6	19·6	19·6
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Raspenau-Weissbach	6·4	6·4	6·4
Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf	10·6	10·6	10·6
Starkenbach-Rochlitz	20·3	20·3	20·3
Winterberg-Wallern	37·5	37·5	28·1
Mutenitz-Gaya	16·0	16·0	16·0
Gross-Siegharts—Raabs	11·2	11·2	11·2
Gmünd-Litschau	24·9	24·9	24·9
Abzweigung nach Heidenreichstein	11·5	11·5	11·5
Krakau-Kocmyrzow	17·6	17·6	17·6
Delatyn—Kolomea-Stefanówka	109·0	109·0	—
Piła-Jaworzno	20·0	20·0	20·0
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn Innsbruck-Igls	8·5	8·5	8·5
Elektrische Bahn Guntramsdorf-Baden (Leesdorf):			
Flügel nach Traiskirchen	2·3	2·3	2·3
Wiener elektrische Strassenbahnen	3·2	—	3·2
Triester elektrische Strassenbahnen	16·4	16·4	16·4
Gablonzer elektrische Kleinbahnen	21·7	21·7	21·7
Prager elektrische Strassenbahnen:			
Strecke Smichow Schlachthof—elektrische Centrale	6·4	6·4	6·4
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)-Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	776·5	660·3	574·7

Es sind sonach durch die Reconstruction der bestehenden Strecke Reichstadt — Niemes der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg 6·2 km, dann durch den Baubeginn der Localbahn Raudnitz-Hospozin 23·4 km und der Strecken der Wiener elektrischen Strassenbahnen, Lerchenfelderstrasse, Thaliastrasse bis zur Montleartstrasse 2·6 km, Pilgrambrücke 0·1 km und Hadikgasse bis Station „Neue Welt" der Dampftramway in Hietzing 0·5 km, somit 32·8 km Local- und Kleinbahnen zugewachsen; dagegen durch die Beendigung der Legung des zweiten Geleises in den Strecken Kaaden—Brunnersdorf—Welchau—Wickwitz 25·0 km und Tirschnitz—Eger km 233·3 bis 236·47 der Buschtěhrader Eisenbahn 3·2 km und der Strecke Auperschin—Schwaz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 8·4 km, dann 9·4 km durch die Bauvollendung

der Localbahn Winterberg—Wallern, der Theilstrecke Eleonorenhain—Wallern, welche am 6. November 1899 eröffnet wurde, und 109·0 km durch die am 18. November 1899 erfolgte Eröffnung der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka, somit 36·6 km Hauptbahnen und 118·4 km Localbahnen, abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates November 1899 an Hauptbahnen 235·3 km und an Local- und Kleinbahnen 574·7 km in Bauausführung. Des Ferneren wäre noch hervorzuheben: Von der Länge der Hauptbahn Przeworsk-Rozwadów per 75·2 km entfallen 0·5 km auf die Verbindungscurve bei Przeworsk; von dem zweiten Geleise Wels-Salzburg ist die 12·5 km lange Strecke Wels—Lambach seit 1. November 1898 eröffnet; vom zweiten Geleise Tulln-Absdorf wurde die Länge von 10·8 km auf 10·3 km richtig gestellt; die Bauarbeiten bei der Erweiterung der Station Lieben der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft sind vollendet, desgleichen bei den Erweiterungen der Stationen Tschischkowitz und Borohradek; von der Eisenbahn Dolnja-Glavska—Bocche di Cattaro ist die 52·1 km lange Hauptstrecke und von der Flügelbahn Uskoplje-Gravosa 0·6 km im Baue; auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn ist auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue; von der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg sind die Strecken Settenz—Lobositz sammt Schleppbahn zur Elbe seit 16. December 1897, Lobositz—Leitmeritz seit 8. October 1898 und Leitmeritz—Böhm.-Leipa, sowie die Verbindungsbahn Czalositz A.T.E. — Czernosek Oe.N.W.B. seit 29. December 1898 eröffnet und für die reconstruirte Strecke Böhm.-Leipa—Reichstadt wurde vorläufig nur der provisorische Locomotivbetrieb gestattet; die Bauarbeiten auf der Strecke Smichow Schlachthof—elektrische Centrale in Prag der Prager elektrischen Strassenbahnen sind eingestellt.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Triest: Abänderung der Bezeichnung und der Abfertigungsbefugnisse der Station Triest-Freihafen.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Herpelje—Triest gelegenen Station Triest-Freihafen wuirde vom 1. Jänner angefangen in Triest k.k.St.B. abgeändert. Ferner wurde zum gleichen Zeitpunkte bei der genannten Dienststelle die Eilgutexpedition (Auf- und Abgabe) eingestellt, und sind nunmehr deren Abfertigungsbefugnisse auf den Frachtenverkehr beschränkt.

Localbahn Brandeis a/Elbe-Neratowitz. (Abänderung der Bezeichnung der Station Polehrad und der Ladestelle Polehrad.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen beantragte Abänderung der Bezeichnung der Station Polehrad der Localbahn Brandeis a/Elbe-Neratowitz in Polehrad bei Brandeis a/Elbe, böhmisch Polehrady u Brandýsa n/L., sowie der Bezeichnung der Polehrader Ladestelle dieser Localbahn in Polehrad bei Brandeis a/Elbe Ladestelle, böhmisch Polehrady u Brandýsa n/L. nákladiště, genehmigt.

[E.-M.-Z. 59.455 ex 1899.]

Südbahn-Gesellschaft. (Eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck in Abbazia durch die Firma Nagel & Wortmann.) Vom 1. Februar angefangen wird der Firma Nagel & Wortmann, Reisebureau in Abbazia, Hotel Stefanie, seitens obiger Eisenbahn die eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck nach Stationen der Südbahn, ferner, insoweit die directe Abfertigung gestattet ist, auch nach Stationen anderer inländischer und ausländischer Bahnen unter den mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 vom 20. Jänner, Seite 347) festgesetzten Bestimmungen übertragen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 24. December 1899, Z. 82.556, dem Baczka-Madaraser Gutsbesitzer Baron Béla Horváth die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Maros-Vásárhely der Linie Kocsard—Szász-Régen abzweigende und diese über Koronka, Baczka-Madaras, Szent Gericze, Gyalakuta, Kelementelke, Nagy-Kend, Cikmántor, Szász-Nádas und Hétur in der Station Segesvár (Schässburg) mit der Hauptlinie Budapest-Predeal verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Gyula-Barakony. (Ausführungsbeschluss und Kostenbemessung.) Die Verwaltungen der Grossgrundbesitze des Fürsten Sulkowsky, des Grafen Almásy und der Erzherzog Josef'schen Nagy-Zerinder und Miskeer Jagdreviere (Comitat Arad) haben den Bau einer von der Station Gyula (Békes-Gyula) der Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Nagyvárad (Grosswardein) — Szeged — Eszék — Villány (früher Alföld-Fiumaner Bahn) ausgehenden, über Gyula-Vari, Nagy-Zerind, Miske, Vadász-Simonyfalva, Seprös und Apáti vorläufig bis Barakony führenden Linie beschlossen. Die Projectanten beabsichtigen, die Linie nach deren Ausbau von der zukünftigen Endstation Barakony aus zum Anschlusse an die derzeit als Sackbahn endigende Flügelbahn Borosjenö-Csermö der Linie Arad—Borosjenö—Gurahoncz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen zu verlängern.

Projectirte Localbahn Losoncz-Korpona und deren Flügelbahn Ipoly-Berzencze—Katalinhuta. (Ausführungsbeschluss und Kostenbemessung.) Die Interessenten der Comitate Nográd und Hont im Vereine mit Grossindustriellen der beiden Comitate haben den Bau einer von der Station Losoncz der Linie Budapest—Hatvan—Ruttka (—Zsolna [Sillein])—Csácza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Localbahn Csata—Ipolyság—Balassa-Gyarmat—Losoncz abzweigenden, über Ipoly-Berzencze bis zur zukünftigen Station Korpona der projectirten Localbahn Ipolyság-Korpony-Zolyom (Altsohl) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, nebst einer von deren zukünftigen Station Ipoly-Berzencze ausgehenden, mit Berührung der Bergbaureviere bei Szinóbánya bis zu den Glasfabriken von Katalinhuta führenden Flügelbahn beschlossen.

Localbahn Szilágy-Somlyó—Margitta. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 3. Jänner fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Andor Barthos und mit Beiziehung der interessirten Staats-, Comitats- und Municipalbehörden, sowie der den Betrieb führenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Szilágy-Somlyó—Margitta statt. Diese im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Betrieb übernommene, 47·5 km lange Linie verbindet in nordwestlich diagonaler Richtung, als integrirender Theil der Biharer Comitats-Localbahnen, deren als Sackbahnen endigende Linien Székelyhid—Margitta und Sármaság—Szilágy-Somlyó. Nachdem der Bauzustand und die Betriebseinrichtung der neuen Linie als entsprechend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher noch am selben Tage aufgenommen wurde. Ausser den beiden Anschlussstationen Margitta und Szilágy-Somlyó wurden als Stationen, bezw. Verladebahnhöfe und Haltestellen eröffnet: Felsö-Abrány, Szoldobágy, Bályok, Széplak, Ipp und Nagyfalu.

Localbahn Rózsahegy (Rosenberg)-Koritnicza. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der im Stadium der Vollendung begriffenen Localbahn Rózsahegy-Koritnicza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1899, Vorconcession Post 1) angeordnet. Die neue Linie zweigt von der Station Rózsahegy der Linie Czácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ab und führt im Bereiche des Comitates Liptó in südlich radialer Richtung bis zum Badeorte Koritnicza, von wo aus sie ihre bereits projectirte Fortsetzung bis zur Station Besztercze-Bánya, eventuell Zólyom-Lipcse im Anschlusse an die Linie Zólyom (Altsohl)—Besztercze-Báuya (Neusohl)—Zólyom-Lipcse—Zólyom-Brezó der kgl. Ungar. Staatsbahnen finden wird.

Localbahn Belovár—Slavonisch-Veröcze (Virovitica). (Eröffnung des Betriebes.) Am 2. Jänner wurde die Localbahn Belovár—Slavonisch-Veröcze (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1899) mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Belovár, Katalena-Kloštar, Pitomaca, Siršić-Bukavica und Slavonisch-Veröcze, der für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichteten Station (Verladebahnhof) Vukosabljevica, schliesslich der für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Haltestelle Kloštar dem öffentlichen Verkehre übergeben. Mit Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers wurde der Güterverkehr ausnahmsweise bereits im Monate November (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1899) provisorisch aufgenommen. Die Linie Belovár—Slavonisch-Veröcze ist eine Fortsetzung der Localbahn Körös (Croatisch-Kreuz [Krisevac])—Belovar.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft. (Ausbau des Betriebsnetzes.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung den Beschluss gefasst, in Ergänzung ihres Betriebsnetzes eine von der Linie Universitätsstrasse—Barossgasse vom Universitätsplatze in radialer Richtung ausgehende und diese mit der Quaibahn verbindende Linie (Unterleitung) herzustellen, welche nach Ausbau der neuen Brücke am Eskütér (Schwurplatz) über diese zum Anschlusse an das Ofener Strassenseisenbahnnetz fortgesetzt oder durch einen Umsteigeverkehr mit diesem in dem Falle verbunden werden wird, wenn die Benützung der Brücke der Kabelbahnunternehmung (vergl. Vrdgs.-Bl Nr. 96 ex 1897) zugesprochen werden sollte, welche von Taban-Donauufer durch die Attilastrasse zur Verbindung mit dem Christinenstädter Südbahnhofe projectirt ist.

— (Bemessung des Baucapitals.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung das zum Ausbaue der Quailinie der Stadtbahn-Gesellschaft vom Petöffyplatze aus (linksuferseitigen Donau Corso) zum Anschlusse an die Linie Akademie—Stadtwäldchen (vergl. Vrdg.-Blatt Nr. 3 ex 1900) erforderliche Baucapital mit Rücksicht auf die mit diesem Baue verbundenen abnorm hohen Kosten mit K 1,830.000 bemessen.

Localbahn Budapest—Szt.-Lörincz. (Eröffnung der Haltestelle Kispest—Szt.-Lörincz.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Bereiche der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Budapest—Szent-Lörincz zwischen den Stationen Köbánya und Kispest—Szent-Lörincz eine Kispest—Szent-Lörincz—Megállóhely benannte Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet wurde.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung des Stationsnamens Vokány auf Siklós-Vokány.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der Stationsname Vokány der nächst der Station Villány der Linie Uj-Dombovár—Pécs (Fünfkirchen) — Vokány — Villány liegenden Haltestelle auf „Siklós-Vokány" abgeändert wurde.

— (Erweiterung des Bahnhofes Nagyvárad.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die ausgiebige, mit theilweisen Umbauten verbundene Erweiterung der den heutigen Verkehrsansprüchen räumlich nicht mehr entsprechenden Station Nagyvárad der Linie Budapest—Brassó (Kronstadt)—Predeal beschlossen. Dem Umfange der auszuführenden Arbeiten, als: Verlängerung und Vermehrung der Stationsgeleise, Neubau eines grossen Heizhauses, von Magazinen und insbesondere von geräumigen Verladerampen für Fuhrwerke aller Art, Pferde, Schlachtvieh etc., von Häusern für Bedienstete etc., entspricht der Kostenvoranschlag von 600.000 Kronen.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Eröffnung der Haltestelle Gross-Rinnersdorf.) Am 1. Jänner wurde die an der Strecke Liegnitz—Raudten zwischen den Verkehrsstellen Randten und Koslitz gelegene Haltestelle Gross-Rinnersdorf für den Personen-, Gepäcks-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die neue Verkehrsstelle wird der Betriebsinspection 2 und der Maschineninspection in Liegnitz, der Nebenwerkstatt und der Verkehrsinspection in Glogau unterstellt. Die Entfernung von Gross-Rinnersdorf nach Koslitz beträgt 3, nach Lüben 10 und nach Raudten 8 km.

— (Directionsbezirk Hannover: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Wulsdorf.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 5. Jänner die an der Einmündung der Strecke Stade—Geestemünde in der Strecke Bremen—Geestemünde gelegene Haltestelle Wulsdorf, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf der vorgenannten Haltestelle ausgeschlossen. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 57 vom 18. Mai 1899, Seite 1128.)

— (Directionsbezirk Halle a./S.: Stationsnamenänderung.) Die an der Eisenbahnstrecke Leutsch—Corbetha gelegene Station Gross-Miltitz führt fortan die Bezeichnung „Miltitz bei Leipzig".

— (Directionsbezirk Kattowitz: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Ratzionkau.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 1. Jänner die an der Bahnstrecke Tarnowitz — Beuthen R.O.U.E. gelegene Haltestelle Ratzionkau für die unbeschränkte Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, mit Ausnahme schwerwiegender Fahrzeuge, deren Ver-, bezw. Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, eröffnet.

Baden. (Badische Localeisenbahnen - Gesellschaft: Eröffnung der Theilstrecke Ittersbach—Brötzingen der Nebenbahn Ettlingen—Busenbach—Pforzheim.) Am 2. Jänner wurde von der schmalspurigen Nebenbahn Ettlingen - Busenbach - Pforzheim die weitere Theilstrecke Ittersbach — Brötzingen mit den Stationen Weiler - Ottenhausen, Ellmendingen und Dietlingen für den Gesammtverkehr, Weiler, Haltepunkt, und Station Brötzingen, Nebenbahn, dagegen nur für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Sprengstoffen und Fahrzeugen, zu deren Ver-, bezw. Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, ist auf allen Stationen ausgeschlossen. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 47 vom 25. April 1899, Seite 970.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 3. October 1899 mit 110 Passagieren und 1093 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 158 Colli Bier, 30 Colli Kaffee, 10 Colli Papier, 55 Colli Esswaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 10 Colli Lampen, 7 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Metallwaaren, 20 Colli Möbel, 6 Colli Wein, 40 Colli Zucker, 3120 Stück verschiedene Hölzer; nach Rangoon 6 Colli Papier, 3 Colli Kurzwaaren, 36 Colli Lampen, 4 Colli Hopfen, 2 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Holzwaaren, 13 Colli Metallwaaren; nach Batavia 23 Colli Schuhwaaren; nach Suez 2 Colli Kurzwaaren, 9 Colli Esswaaren, 14 Colli Metallwaaren; nach Gedda 4 Colli Manufacturwaaren; nach Aden 100 Colli Baumwollwaaren, 30 Colli Garn, 4 Colli Metallwaaren, 4 Colli Glasperlen, 11 Colli Glaswaaren, 645 Colli Zucker, 2400 Stück verschiedene Hölzer; nach Zanzibar 18 Colli Esswaaren, 2 Colli Hopfen, 13 Colli Metallwaaren, 6 Colli Papier; nach Mombassa 30 Colli Mehl; nach Hodeida 153 Colli Papier, 25 Colli Mehl, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Massaua 50 Colli Spiritus, 90 Colli Zucker; nach Durban 15 Colli Wein; nach Chinde 17 Colli Glasperlen; nach Bombay 8 Colli Mützen, 20 Colli Knöpfe, 88 Colli Kaffee, 816 Colli Papier, 30 Colli Spielkarten, 86 Colli Kurzwaaren, 144 Colli Farben, 150 Colli Baumwollwaaren, 22 Colli Garn, 12 Colli Spielwaaren, 54 Colli Lampen, 123 Colli Manufacturwaaren, 88 Colli Holzwaaren, 75 Colli Quecksilber, 1220 Colli Metallwaaren, 33 Colli Möbel, 14 Colli Uhren, 7 Colli Glasperlen, 4 Colli Schuhwaaren, 7 Colli Töpferwaaren, 427 Colli Glaswaaren, 50 Colli Wein, 1000 Colli Zucker, 700 Colli Obst; nach Karachi 5 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Spielwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Calicut 5 Colli Spielwaaren, 6 Colli Manufacturwaaren; nach Cochin 10 Colli Holzwaaren; nach Mangalore 9 Colli Glaswaaren, 57 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Wein; nach Bushire 11 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Metallwaaren, 6 Colli Glaswaaren; nach Bagdad 2 Colli Knöpfe, 2 Colli Baumwollwaaren, 33 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Glasperlen, 10 Colli Glaswaaren, 9 Colli Kurzwaaren, 22 Colli Garn; nach Bassorah 50 Colli Kaffee, 155 Colli Papier, 10 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Schuhwaaren, 45 Colli Zündhölzchen, 100 Colli Zucker; nach Mahomerah 4 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 3 Colli Knöpfe, 12 Colli Papier, 2 Colli Spielwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 3 Colli Lampen; nach Sidney 200 Colli Holzwaaren, 10 Colli Wein; nach Madras 29 Colli Papier, 4 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Lampen, 10 Colli Holzwaaren, 350 Colli Metallwaaren, 4 Colli Glasperlen, 61 Colli Glaswaaren; nach Calcutta 31 Colli Knöpfe, 14 Colli Papier, 23 Colli Kurzwaaren, 37 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Garn, 3 Colli Spielwaaren, 17 Colli Lampen, 14 Colli Manufacturwaaren, 22 Colli Holzwaaren, 696 Colli Metallwaaren, 20 Colli Glasperlen, 83 Colli Glaswaaren, 12 Colli Wein; nach Rangoon 100 Colli Metallwaaren; nach Penang 29 Colli Papier, 2 Colli Lampen, 402 Colli Metallwaaren, 15 Colli Möbel, 12 Colli Schuhwaaren; nach Singapore 2 Colli Mützen, 2 Colli Knöpfe, 47 Colli Papier,

15 Colli Ceresin, 5 Colli Kurzwaaren, 30 Colli Mehl, 24 Colli Metallwaaren, 5 Colli Möbel, 12 Colli Glasperlen, 2 Colli Parfumerien, 5 Colli Glaswaaren; nach Soerabaya 40 Colli Papier, 56 Colli Ceresin, 7 Colli Metallwaaren; nach Samarang 53 Colli Papier, 50 Colli Ceresin, 13 Colli Metallwaaren; nach Cheribon 6 Colli Papier, 10 Colli Ceresin; nach Macassar 4 Colli Manufacturwaaren; nach Padang 4 Colli Manufacturwaaren; nach Hongkong 46 Colli Papier, 4 Colli Kurzwaaren, 19 Colli Metallwaaren, 5 Colli Glasperlen, 280 Colli Zündhölzchen; nach Manila 12 Colli Papier, 19 Colli Metallwaaren; nach Shangai 5 Colli Spielwaaren, 6 Colli Glasperlen; nach Kobe 200 Colli Papier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 657.528.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 10. Jänner herausgegebene IV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4649: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. Jänner 1900, Z. 227.385 ex 1899, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Grossschönau.

— (Inhalt des V. Stückes.) Das am 11. Jänner herausgegebene V. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4650: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 21. December 1899, Z. 189.558 I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Bezirke Srebrenica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 4651: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 8. Jänner 1900, Z. 124, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Kitzbühel, Kufstein und Schwaz in Tirol.

— (Inhalt des VI. Stückes.) Das am 12. Jänner herausgegebene VI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4652: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 9. Jänner 1900, Z. 1867, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Böhmen.

Nr. 4653: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 9. Jänner 1900, Z. 1866, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

Nr. 4654: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 9. Jänner 1900, Z. 107.106 ex 1899, betreffend den Verkehr mit Schweinen vom Viehmarkte in Wiener-Neustadt.

Nr. 4655: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 14. November 1899, Z. 75.736, betreffend die Bestimmung der Stationen Mišulinovac und Pitomača als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 4656: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 9. Jänner 1900, Z. 3431, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Gemeinde Bärenstein.

Nr. 4657: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 5. Jänner 1900, Z. 539, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

— (Inhalt des VII. Stückes.) Das am 13. Jänner herausgegebene VII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4658: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 10. Jänner 1900, Z. 760, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4659: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 11. Jänner 1900, Z. 2466, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des VIII. Stückes.) Das am 15. Jänner herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4660: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Jänner 1900, Z. 1212, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 4661: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 9. Jänner 1900, Z. 440, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen im Marktorte Dornawatra.

Nr. 4662: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 12. Jänner 1900, Z. 1052, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4663: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 10. Jänner 1900, Z. 5176, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4664: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 11. Jänner 1900, Z. 463, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4665: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 11. Jänner 1900, Z. 575, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4666: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 10. Jänner 1900, Z. 522, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des IX. Stückes.) Das am 17. Jänner herausgegebene IX. Stück des obgenannten Blattes enthält

Nr. 4667: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 12. Jänner 1900, Z. 1338, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4668: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. Jänner 1900, Z. 5193, betreffend die Einfuhr von Schweinen nach dem Schlachthause in Warnsdorf.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro December 1899.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	11294·99	4550·02	5624·03	10220·98
Roggen	623·16	1130·23	622·41	1130.98
Gerste	1078·39	1315·77	841·19	1552.97
Hafer	1178·32	1309.04	568·11	1919·25
Mais	4223·41	883·43	1458·88	3647·96
Mehl	3725·—	1707·51	2894·20	2538·31
Wein	4723·17	605.57	520 37	4808·37
Verschiedene	1708·17	2592·38	2708·29	1592.26
Zusammen	28554·61	14093·95	15237·48	27411·08
Versicherungswerth K	734.600	199.230	192.600	741·230

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	24	—	2	22
Versicherungswerth K	161.505	—	97.45	151.760
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Personal-Nachrichten.

Der Leiter des Handelsministeriums hat den Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Alfred Schön über sein Ansuchen von der Stellvertretung des landesfürstlichen Commissärs bei der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft enthoben und an dessen Stelle im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Richard Kaiser zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der genannten Gesellschaft bestellt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ermässigung von Frachtsätzen durch Auflassung des Localbahnzuschlages.

Die im Nachtrag V zum Gütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897 in den Abtheilungen A bis incl. F für die Stationen Nürnberg Nordbahnhof und Nürnberg Nordostbahnhof ausgewiesenen Anstossbeträge, bezw. Frachtsätze ermässigen sich wie folgt per 100 kg in Mark:

bei Eilgut . . . . . um 0·12
bei den Stückgutclassen I und II . . . „ 0·10

Diese lediglich die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen treffende Frachtermässigung ist am 1. Jänner 1900 in Wirksamkeit getreten.

Wien, am 19. Jänner 1900. [76]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. Februar 1900 gelangen zwischen der Station Cervignano einerseits und der Station Triest Südb. über Monfalcone andererseits directe Schnellzugs-Rückfahrkarten aller drei Wagenclassen, ferner zwischen der Haltestelle Scodovacca einerseits und den Stationen Triest Südb. und Görz über Monfalcone andererseits Personenzugs-Fahrkarten für einfache Fahrt und Hin- und Rückfahrt für alle drei Wagenclassen und zwischen der Station Pergine einerseits und der Station San Michele über Trient andererseits Personenzugs-Fahrkarten III. Classe für einfache Fahrt und Hin- und Rückfahrt zur Ausgabe.

Die Rückfahrkarten haben eine achttägige Giltigkeit.

Wien, am 20. Jänner 1900. [77]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 2.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 werden die durch Nachtrag II vom 1. December 1899 eingeführten neuen Theilfrachtsätze b der Schnitt-Tafeln II und III für den Ausnahmetarif Nr. 6 C für Kleie im Verkehre mit Breslau, Breslau-Oderhafen, Oswitz-Pöpelwitz (Umschlag) von 405 auf **409** und von 353 auf **357 Centimes** für 100 kg erhöht.

Wien, am 22. Jänner 1900. [78]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Französisch-Orientalischer Personenverkehr.

Einführung neuer Rückfahrbillets.

Mit 1. März 1900 gelangen im Verkehre zwischen Paris und Belgrad für alle Züge giltige Rückfahrbillets I. und II. Classe mit 45tägiger Giltigkeit in Form von bis und ab Wien lautenden Theilfahrscheinheften zur Einführung.

Die Preise betragen für die I. Classe Frcs. 338·25, für die II. Classe Frcs. 232·80.

Wien, am 22. Jänner 1900. [79]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Přívlak-Ponikla für den Gesammtverkehr.

Nachdem die Zufahrtsstrasse zu der Station Přívlak-Ponikla bereits fertiggestellt ist, wird diese auf der Localbahn Starkenbach-Rochlitz gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Station vom 25. Jänner 1900 angefangen für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Prag, im Jänner 1900. [80]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Binnen- und Wechselverkehre der deutschen Eisenbahnen.

Ausnahmetarif 1 (Holztarif).

Soweit in den Gütertarifen der deutschen Eisenbahnen für ihre Binnenverkehre (ausgenommen der Binnenverkehr der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn) und für die deutschen Wechselverkehre, einschliesslich der Wechselverkehre mit den auf deutschem Gebiete liegenden Stationen niederländischer Eisenbahnen, der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) gilt, wird mit Wirkung vom 1. Februar 1900 das Waarenverzeichniss wie folgt festgesetzt:

1. Holz, wie im Specialtarif II genannt;
2. Holzmehl;
3. Holzstoff, wie im Specialtarif II genannt;
4. Holzwaaren, grobe (ausgenommen solche aus Hölzern der im Specialtarif I bezeichneten Sorten), folgende: Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit es nicht unter Holz des Specialtarifes III, Ziffer 1, fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satykisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete, Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln;
5. Holzzellstoff (Cellulose), wie im Specialtarif II genannt;
6. Strohstoff, Strohzellstoff, wie im Specialtarif II genannt.

Berlin, am 15. Jänner 1900. [81]

Kgl. Eisenbahn-Direction
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Reexpeditionsbegünstigung für die in dem Lagerhaus der Kassaer Producten- und Waarenlagerhaus - Actiengesellschaft in Kassa eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Oelkuchen, Mehl- und sonstigen Mahlproducten in vollen Wagenladungen, welche per Eisenbahn in das mit der Station Kassa in Schienenverbinduug stehende Lagerhaus der Kassaer Producten- und Waarenlagerhaus-Actiengesellschaft in Kassa ankommen und aus dem Lagerhause per Eisenbahn weiterbefördert werden, wird unter Aufrechthaltung der vom 1. Jänner 1899 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, mit Giltigkeit bis auf Widerruf die Reexpeditionsbegünstigung, d. h. die Anwendung der zur Zeit der Beförderung von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze unter nachstehenden Bedingungen und Modalitäten im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande und im Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehre bewilligt.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet rücksichtlich solcher Relationen Anwendung, deren Verkehr sich laut bestehender Instradirungsvorschriften, wenn auch nur theilweise, via Kassa bewegt.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet nur rücksichtlich solcher Sendungen Anwendung, welche an das Lagerhaus der „Producten- und Waarenlagerhaus-Actiengesellschaft in Kassa“ adressirt sind und von demselben innerhalb zwölf Monaten, vom Tage der Einlagerung gerechnet, behufs Weiterbeförderung neuerdings zur Aufgabe gebracht werden. Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu benennen, welche als Eigenthümerin, respective Vermittlerin figurirt.

Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 Hellern pro 100 kg berechnet.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Sendungen ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet in der Regel gleich bei der Weiterbeförderung der Sendungen aus den Lagerhäusern im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des seitens der Station Kassa beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkarten-Auszuges, welcher mit dem schriftlichen Ansuchen der Lagerhausverwaltung versehen sein muss, dass die Sendung unter Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Jänner 1899 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert werden, massgebend.

Wien, am 20. Jänner 1900. [82]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Reexpeditionsbegünstigung für die in dem Lagerhause der Producten- und Waarenlagerhaus-Actiengesellschaft in Nyiregyháza eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Oelkuchen, Mehl und Mahlproducten in vollen Wagenladungen, welche per Eisenbahn in das mit der Station Nyiregyháza in Schienenverbindung stehende Lagerhaus der „Producten- und Waarenlagerhaus-Actiengesellschaft in Nyiregyháza“ ankommen und aus dem Lagerhause per Eisenbahn weiterbefördert werden, wird unter Aufrechthaltung der vom 1. Jänner 1899 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, mit Giltigkeit bis auf Widerruf die Reexpeditionsbegünstigung, d. h. die Anwendung der zur Zeit der Beförderung von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze unter nachstehenden Bedingungen und Modalitäten im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande, Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande und im Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehre bewilligt.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet im Allgemeinen rücksichtlich solcher Relationen Anwendung, in welchen der Verkehr sich laut bestehender Instradirungsvorschriften, wenn auch nur theilweise, via Nyiregyháza bewegt.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet nur rücksichtlich solcher Sendungen Anwendung, welche an das Lagerhaus in Nyiregyháza adressirt sind und von demselben innerhalb zwölf Monaten, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu benennen, welche als Eigenthümerin, respective Vermittlerin figurirt.

Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 Hellern per 100 kg berechnet.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Sendungen ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet in der Regel gleich bei der Weiterbeförderung der Sendungen aus den Lagerhäusern im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des seitens der Station Nyiregyháza beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkartenauszuges, welcher mit dem schriftlichen Ansuchen der Lagerhausverwaltung versehen sein muss, dass die Sendung mit Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert wurde.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Jänner 1899 an giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, massgebend.

Wien, am 22. Jänner 1900. [83]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. März 1900 tritt ein neuer Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Personenverkehr in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der vom 1. Februar 1898 giltige gleichnamige Tarif sammt dem hiezu erschienenen Nachtrag I aufgehoben.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 22. Jänner 1900. [84]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

21. Jänner. In der Strecke Zabok-Krapina-Teplitz—Warasdin wurde der Frachtgüterverkehr eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Eilgüterverkehr mit Colli bis zu 50 kg wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

22. Jänner. Der Trajectverkehr zwischen Gombos und Erdöd wurde wieder eröffnet.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

24. Jänner. In der Strecke Halicz—Tarnopol wurde zwischen den Stationen Chodaczków wielki und Ostrow-Berezowica der Güterzugsverkehr eingestellt. Der Verkehr in der Strecke Halicz—Chodaczków wielki einerseits und Ostrów-Berezovica—Tarnopol andererseits besteht aufrecht.

Ausland.

Bayerisch - Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Uebertragung von Frachtsätzen.) Die zum Deutsch-Belgischen Gütertarif, Theil II, am 15. December 1899 eingeführten Nachträge XXI zum Heft Nr. 1 und XX zum Heft Nr. 2 haben auch für die Stationen Lichtenfels, Meiningen und Probstzella, dann für Eger, Franzensbad und Hof im Bayerisch-Belgischen Verkehre über Aschaffenburg Giltigkeit.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1899. (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 ab gelangte Nachtrag IV zur Einführung, welcher enthält:

I. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.
II. Ergänzung der Kilometertafel a im Haupttarife und im Nachtrage I.
III. Ergänzung des Verzeichnisses 1 über Anwendung der Tariftabellen.
IV. Neuauflage der Ausnahmebestimmungen der Tariftabelle c.

Dieser Nachtrag kann — soweit der Vorrath reicht — vom Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayer. Staatsbahnen in München unentgeltlich bezogen werden.

Im Tarifnachtrag XIII, Seite 20, ist Vormerkung zu machen.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit. (Einbeziehung der Station Grafenstaden.) Mit Giltigkeit vom 5. December 1899 wurde die Station Grafenstaden der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif für Eisenbahn- und Strassenbahnfahrzeuge nach den deutsch-russischen Grenzstationen des oben genannten Tarifes einbezogen. Die Frachtsätze sind bei der Station Grafenstaden und bei den in Frage kommenden Grenzstationen zu erfahren.

Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. (Ergänzung des Tarifheftes 6 a.) Im Belgisch-Südwestdeutschen Tarifhefte Nr. 6 a, Seite 5, ist die Ziffer 10 der Vorbemerkungen dahin zu ergänzen, dass die Frachtsätze für Gent [Entrepôt, Docks oder Bassins] auch auf Sendungen nach und von Gent [Canal de Terneuzen] Anwendung finden.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. (Nachträge X, bezw. III zu den Tarifheften I A und I B.) Zu den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften I A und I B (Verkehr Südwestdeutschlanu Mittel- und Westschweiz) sind mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 die Nachträge X, bezw. III erschienen.

Dieselben enthalten eine grössere Anzahl Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifclassen und der Ausnahmetarife. Neben zahlreichen Ermässigungen, insbesondere der Eil- und Stückguttaxen, treten ab 1. April 1900 auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein, über welche die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbureau nähere Auskunft ertheilen.

Der Nachtrag X zum Heft I A kann zum Preise von 90 Pfg., der Nachtrag III zum Heft I B zum Preise von 60 Pfg. von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Güterverkehr. (Neue Tarifnachträge.) Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Belgien und Russland traten am 15. December 1899 Nachträge in Kraft, und zwar znm Theil I, Reglement, der 4. Nachtrag und zum Theil II, Heft 1, der 1. Nachtrag. Sie enthalten Bestimmungen über die Beförderung von Kunstgegenständen, wie Gemälden, Statuen u. s. w., und können von der Drucksachenverwaltung hierselbst bezogen werden.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird verschiedene Bauten in der Station Stankau der Linie Pilsen—Gurth im laufenden Jahre in Ausführung bringen, deren Kosten mit circa K 134.283 berechnet wurden und welche im Offertwege vergeben werden.

Die bezüglichen Projectspläne, Offert- und Baubedingnisse, sowie der approximative Kostenvoranschlag sind beim Bahnerhaltungs-Inspectorate der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen ab 20. Jänner 1900 einzusehen, woselbst auch Formularien für die Offerte ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einer Kronen-Stempelmarke per Bogen versehenen und versiegelten Offerte, welche die Aufschrift: „Offerte für die Herstellung von Erweiterungsbauten in Stankau“ tragen müssen, sind längstens bis 15. Februar 1900, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen einzubringen, und sind hiezu die vorgeschriebenen Offertformulare zu benützen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 15. Februar 1900 um 3 Uhr Nachmittags statt, und können die Offerenten oder deren entsprechend ausgewiesene Bevollmächtigte an derselben theilnehmen.

Die Erklärung der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen über die Annahme oder Nichtannahme des gegenwärtigen Offertes wird nach Eröffnung der eingelangten Offerte erfolgen, und erklärt sich der Bauwerber durch die Unterfertigung dieses Offertes bis zum Einlangen dieser Erklärung an dasselbe gebunden, bei Verzichtleistung auf die im Art. 862 des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zur Annahme eines Versprechens festgesetzten Frist.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscassa in Pilsen ein Vadium von K 6400 zu erlegen. Wenn der Bewerber Ersteher bleibt, so muss derselbe das Vadium auf die Höhe einer zehnpercentigen Vertragscaution ergänzen.

Es wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes rechnen können, welche in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, eventuell auch sämmtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen.

Jenen Offerenten, deren Offert nicht angenommen wurde, wird das erlegte Vadium sofort nach erfolgter Verständigung zur Disposition gestellt werden.

Offerte, welche den vorstehenden Bedingnissen nicht entsprechen oder später eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 18. Jänner 1900.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
704	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	Stationen der im Localgütertarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Gmünd, Pürbach-Schrems und Erdweis	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bane der Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauleitung und nach Inbetriebsetzung der Localbahn der Betriebsleitung der Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein (Niederösterr. Waldviertelbahn) in Gmünd als Empfängerin zur Beförderung gelangen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 1. December 1900	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Währung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg. ad b) 50 Percent von den normalen Frachtgebühren unter Währung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Die Frachtbriefe werden nicht mehr zurückgestellt	In diese Publication wurde die Publication in Nr. 1 vom 4. Jänner 1900, forti. Nr. 74 einbezogen, und wird daher letztere Publication hiedurch ausser Kraft gesetzt
705	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Raffinirtes Petroleum	Triest-St. Andrea	Laibach	Aufgabe von S. Sabba nach südlich der Donau gelegenen Eisenbahnstationen mit directen Frachtbriefen in Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Oesterr.-Adriatischer Verbandstarif, gültig vom 1. September 1898, Südösterr.-Ungarisch-Bayerischer Grenztarif vom 1. Februar 1898, Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischer Grenztarif vom 1. Jänner 1900	Verschieden	Verschieden	45 Percent Nachlass von dem Antheile, welcher aus dem jeweiligen Gesammtfrachtsatze bis zur Bestimmungsstation der Sendung im Verhältnisse der Kilometer auf die Strecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Triest-St. Andrea—Laibach (143 km) entfällt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Triest vorzulegen sind	Die Differenz wird nur für jene Sendungen liquidirt, welche nach den diesfalls bestehenden Vereinbarungen factisch via Herpelje—Divacca—Laibach auf die k. k. Staatsbahnlinien geleitet worden sind. Dem Versender steht ein Einfluss auf diese Instradirung nicht zu

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
706	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohle, sowie Braunkohlenbrikets, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlenbrikets, -Kokes und -Kokesasche	Maria-Ratschitz	Antiesenhofen Hopfgarten Kirchberg in Tirol Kitzbühel St. Johann in Tirol Schärding Söll-Leukenthal Suben Tanfkirchen Wernstein Westendorf	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 6, vom 1. April 1895 des Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehres	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen für 10.000 kg 113·2 149·2 145·2 143·2 143·2 113·2 149·2 115·2 111·2 112·2 147·2		Im Kartirungswege		
707	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Schwanenstadt Vöcklabrnck	Bruckmühl	Die in der 10. Rubrik bezifferten Frachtsätze gelten nur in der Richtung aus Oesterreich nach Bayern, und zwar diejenigen der Abtheilungen b und c bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, diejenigen der Abtheilung a bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung a): Frachtsätze in Mark für 100 kg: 0·58 0·56	Abtheilung b): 0·64 0·61	Abtheilung c): 0·70 0·67	Im Kartirungswege		
				Schwanenstadt Vöcklabrnck	Rosenheim					0·57 0·55	0·60 0·57	0·65 0·62			
			den in Schnittafel II a und II b auf Seite 13 des Nachtrages V zu dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen österreichischen Stationen	Brannenburg		Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief				Schnitttafel I, Abtheilung a): Theilfrachtsätze in Mark für 100 kg: 0·31	Abtheilung b): 0·34	Abtheilung c): 0·40			
										Die Theilfrachtsätze der Schnitttafel II a und II b sind auf Seite 13 des Nachtrages V zu dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthalten					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
708	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes (Abth. IV)	Nürschan	Angsburg München C.B. München O.B. München Rangirbahnhof München S.B. Nürnberg C.B. Nürnberg Nordbhf. Nürnberg Nordostbhf. Nürnberg O.B. Nürnberg Rangirbhf.	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes (Abth. IV)	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Ausnahmetarif Nr. 20, enthalten im Gütertarife, Theil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung IV Frachtsätze in Mark für 100 kg 1·25 1·24 1·26 1·22 1·24 0·93 0·94 0·93 0·92 0·93		Im Kartirungswege		
				Altkladno	München Rangirbahnhof					1·86				
709	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Eben	Marquartstein Uebersee	Die in der 10. Rubrik bezifferten Frachtsätze gelten nur in der Richtung aus Oesterreich nach Bayern, und zwar diejenigen der Abtheilungen b und c bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, diejenigen der Abtheilung a bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 (Ausnahmetarif für Holz) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung a | b) | c Frachtsätze in Mark für 100 kg 0·46 0·48 0·52 0·44 0·46 0·50		Im Kartirungswege		
			den in der Schnitt-Tafel IIa und IIb des Nachtrages V (Seite 13) zu dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes enthaltenen österreichischen Stationen	Marquartstein		Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief				Theilfracht der Schnitt-Tafel I Abtheilung a | b | c Theilfrachtsätze in Mark für 100 kg 0·22 0 22 0·26 Die Theilfrachten der Schnitt-Tafel IIa und II b sind auf Seite 13 des Nachtrages V zu dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthalten				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
710	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19/1 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Alt-Sandec	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. (für Russland)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft I, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. August 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
				Basznia						71				
				Bobrka-Chlebowice						85				
				Dolina						103				
				Hadikfalva						111				
				Hatna						149				
				Hliboka						153				
				Horyniec						146				
				Iwonicz						87				
				Kałusz						77				
				Komańcza						115				
				Korościatyn						90				
				Krechowice						128				
				Krościenko						112				
				Landesgrenze bei Beskid						90				
				Landesgrenze bei Leluchow						117				
				Landesgrenze bei Łupków						80				
				Landesgrenze b. Woronienka						91				
				Lubaczów						136				
				Lubieńce						83				
				Maków						106				
				Mikuliczyn						45				
				Mszana dolna						131				
				Nepolokoutz						55				
				Neu-Łupków						136				
				Oleszyce						91				
				Ottynia						82				
				Rawa rnska						123				
				Sambor						90				
				Skole						93				
				Staresioło						109				
				Starzawa						101				
				Synowódzko wyżne						88				
				Tartarów						107				
				Werchrata						133				
				Worochta						88				
				Wybranówka						135				
				Złoczów						104				
										109				
711	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Buchenholz der Pos. H—18 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Ottynia	Brody (Bhf.) trs.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft I, für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Grenzverkehr vom 1. August 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
				Sambor						73				
				Ottynia	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.					70				
				Sambor						140				
				Ottynia	Podwołoczyska (Bhf.) trs.					110				
				Sambor						66				
										79				

Fortlaufende Nummer	712	713	714
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Oesterr. Nordwestbahn betheiligten Bahnen	Buschtěhrader Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Landwirthschaftliche Maschinen, und zwar: Locomobilen, Dampfdreschmaschinen, Vorrichtungen zur Selbstspeisung bei der Strohheizung und beim Dreschen, Stroh-Elevatoren, Dampfmalsrebler und die dazugehörigen Selbstspelsevorrichtuugen, Garnituren zum Repsdreschen, Klee-Entbülsungsapparate, Hehemaschinen und alle Vorrichtungen, die ergänzende Bestandtheile dieser Maschinen bilden	Kohlen. mineralische	Kohle, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Budapest-Józsefváros	Lampersdorf, Schatzlar	Deutsch-Kralupp
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Podwołoczyska trs. | Brody trs. für den Export nach Russland	Liehen Oe.N.W.B.	Weipert Reitzenhain Klingenthal Franzensbad Eger
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, bei Kokes mindestens für 10.000 kg, bei Kohlen mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Einhaltung der Bestimmungen der in der in der Rubrik 8 bezeichneten Tarife
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. August 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Tarife für Reglekohlensendungen der kgl. Bayerischen, bezw. der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	202 Heller | 178 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine Frachtsätze in Markwährung
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	184 Heller | 160 Heller	60 Kronen per 10.000 kg	Mark für 10.000 kg: 27·4 | 20·9 | 32·6 | 32·6 | 32·6
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	18 Heller | 18 Heller		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die Aufnahmsbescheinigung, in welcher die die gegenwärtige Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Absender erscheint. Diese Bescheinigungen müssen bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C V) bis spätestens Ende März 1901 vorgelegt werden		
Besondere Bemerkungen	Die Parteien, welche die gegenwärtige Begünstigung in Anspruch zu nehmen beabsichtigen, haben diese ihre Absicht den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen vor Beginn der Transporte anzumelden		

Fortlaufende Nummer	715	716	717	718
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen bethelligten Verwaltungen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Ordinäre Hohlglaswaaren (mit Ausnahme von Glasballons)	Die Auflege- und Ablege-, bezw. die Auflade- und Abladegebühr bei den in den Stationen Maria-Saal, Grosslack und Sittich zur Auflieferung, bezw. für alle in der Station Krainburg zur Abgabe gelangenden, nicht über eine Waggonlänge reichenden Holzsendungen, unter welchen sich Stämme im Einzelgewichte von über 750 kg befinden	Kalk, gebrannten*)	Künstlich gereinigtes Erdwachs (raffinirtes Mineralwachs, Ceresin oder Cerasin und Vaseline) — Position A - 43—d der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Gratzen		Ladestelle Kalkbruch	Floridsdorf
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Erdweis Paris Donane		Odrau Jogsdorf Gross-Glockersdorf Wigstadtl Tschirm Schwansdorf Bantsch Fulnek	Triest
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung B, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 3
und gilt in der Zeit	vom 10. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif-Theil I, Abtheilung B, Heft V und VI	Localgütertarife	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	3 Heller	Heller 35 30 5 59 51 8 54 46 8 51 43 8 49 40 9 44 37 7 40 34 6 36 31 5	Directer Frachtsatz besteht nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Francs Gold für 1000 kg ad a) 82·15 ad a) 83·25 ad b) 62·85 ad b) 62·95			272 h incl. Manipulationsgebühr
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen			*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Ladestelle Kalkbruch nach den Halte- und Ladestellen Jogsdorf, Tschirm und Schwansdorf findet nur über besondere, seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt. Für Sendungen nach Schwansdorf ist diese Bewilligung nur erforderlich, wenn der Kalk nicht zu Düngzwecken bestimmt ist.	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
33	Nr. 142 vom 14. December 1899	2943	Eisenbahn Wien-Aspang	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zuckerrübenschnitze	Angern K.F.N.B.	Maria-Lanzendorf, Biedermannsdorf, Traiskirchen	Die zugestandenen Fracbtsätze sollen statt 35, 40 nnd 43 Heller richtig 33, 38 und 41 Heller in nebiger Reibenfolge lanten	
34	Nr. 1 vom 4. Jänner 1900	72	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbabnbau- und Betriebsmaterialien, b) Fabrbetriebsmittel	den im Localgütertarife, Tbeil II, Heft 1, Abschnitt A, entbaltenen Stationen	St. Pölten nnd Prinzersdorf	In der Rubrik 6, letzte Zeile, ist anstatt „an das Niederösterreicbische Landeseisenbahnamt (Pielacbtbalbahn)“ zn setzen „an die Betriebsleitnng der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a.P.-Mank“	
35	Nr. 2 vom 6. Jänner 1900	185	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	I. Salzsäure; II. Salpetersäure (Scheidewasser); III. Schwefelsäure (Nordbäuseröl, Oleum, Vitriolöl); und für aus diesen Säuregattungen gebildete gemischte Wagenladungen	Aussig A.T.E.	Lindau (Stadt nnd Rangirbbf.) Bludenz Strassenbaus Bregenz etc.	In der Spalte 5 ist die Stationsbenennnng Lanterbach auf „Lauterach“ richtigzustellen	
36	Nr. 4 vom 11. Jänner 1900	330	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	nnd im Namen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation	Bubenč	Bludenz Bregenz Bucbs Dornbirn Feldkirch etc. oder umgekebrt	In Spalte 7 „nnd gilt in der Zeit“ soll es richtig beissen: Vom 16. März 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	
37	Nr. 4 vom 11. Jänner 1900	333	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide etc.	Abos	Krakan oder umgekebrt	In der Tabelle ist in der Relation Abos – Krakan der Fracbtsatz von 102 anf 192 Heller richtigznstellen	
38	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	525	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eichen-, Rusten- und Eschenklötze, sowie andere Rnndhölzer	Barcs	Passau	In der 4. Rnbrik ist anstatt „tarifmässigen“ zu setzen: „betriebsmässigen“	
39	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	665	St.E.G.		Eil- und Frachtgüter	Wien etc.	Rnmänien	In der Rnbrik 7 soll es statt „bis Ende December 1900“ beissen: „vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900“	
40		667				Bndapest etc.	Belgrad etc.		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. **Wien, 27. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 11. Jänner 1900,*) betreffend die Umwandlung des Ansagepostens Selber-Strasse bei Asch in eine Expositur des Hauptzollamtes Asch.

Der Ansageposten in Selber-Strasse bei Asch in Böhmen ist in eine Expositur des Hauptzollamtes Asch mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe und unter Belassung der Befugnisse eines Ansagepostens für Asch umgewandelt worden.

Diese Expositur hat ihre Thätigkeit am 1. Jänner 1900 begonnen.

Jorkasch m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 11. Jänner 1900,**) betreffend die Errichtung eines Ansagepostens an der Zolllinie bei Kozaczówka.

An der Zolllinie bei Kozaczówka wurde ein Ansageposten des Nebenzollamtes II. Classe Kozaczówka errichtet, welcher seine Thätigkeit bereits begonnen hat.

Jorkasch m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 13. Jänner 1900,***) betreffend die Errichtung einer Zollexpositur in Dolegna.

In Dolegna (Küstenland) ist eine mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe ausgestattete Zollexpositur errichtet worden.

Dieselbe hat ihre Wirksamkeit bereits begonnen.

Jorkasch m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Gaunersdorf nach Mistelbach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten und beeideten Gerichtsdolmetsch für die polnische und russische Sprache Dr. Philipp Krzyżanowski in Wien im Vereine mit dem Bürgermeister Thomas Freund in Mistelbach und dem pensionirten Obercontrolor der Oesterr.-Ungarischen Bank Johann Hostasch in Maissau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Gaunersdorf über Höbersbrunn und Paasdorf nach Mistelbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. Jänner 1900. Z. 59.001/2 ex 1899.

*) Enthalten in dem am 20. Jänner 1900 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 8.
**) Enthalten in dem am 20. Jänner 1900 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 9.
***) Enthalten in dem am 20. Jänner 1900 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 10.

Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899.

(Fortsetzung.)

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 31.

Art der Verpackung. Entfernung älterer Beförderungszeichen.

Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden.

(1) Das Reisegepäck muss sicher und dauerhaft verpackt sein. Bei mangelnder oder ungenügender Verpackung kann es zurückgewiesen werden. Wird derartiges Gepäck zur Beförderung angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, auf dem Gepäckschein einen entsprechenden Vermerk zu machen. Die Annahme des Gepäckscheines mit dem Vermerke gilt als Anerkenntniss dieses Zustandes durch den Reisenden.

(2)

Auf den Gepäckstücken dürfen ältere Eisenbahn-, Post- und andere Beförderungszeichen sich nicht befinden. Wird infolge der Nichtbeachtung der Vorschrift das Gepäck verschleppt, so haftet die Eisenbahn nicht für den daraus erwachsenen Schaden.

§ 32.

Auflieferung des Gepäcks. Gepäckscheine.

. . . . . .

(7) Für die Abfertigung von Fahrrädern können durch die Tarife besondere Vorschriften gegeben werden.

§ 34.

Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck.

(1) Für das zur Beförderung

übernommene | aufgegebene

Reisegepäck haftet die Eisenbahn nach den für die Beförderung von Gütern (Abschnitt VIII) geltenden Bestimmungen, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck

anwendbar sind und sich aus den Bestimmungen des gegenwärtigen Abschnittes nicht Abweichungen ergeben.

sinngemässe Anwendung finden können und sich nicht Abweichungen aus den Bestimmungen des gegenwärtigen Abschnittes ergeben.

(2) Die etwaige Declaration des Interesses an der Lieferung ist spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, an der Gepäckabfertigungsstelle, unter Zahlung des tarifmässigen Frachtzuschlages (§ 84, Abs. 3), abzugeben; sie hat nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepäckschein vermerkt ist.

(2) Die etwaige Angabe des Interesses an der Lieferung ist spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, bei der Gepäckabfertigungsstelle, unter Zahlung des tarifmässigen Frachtzuschlages (§ 84, Abs. 3), zu bewirken; sie hat nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepäckscheine vermerkt ist.

(3) Die Eisenbahn ist von jeder Haftung für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 33) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

(3) Für den Verlust von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, haftet die Eisenbahn nur, wenn das Gepäck binnen 8 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben ist (§ 33, Abs. 2), auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

(4) Der Ersatz für den Verlust, die Minderung oder die Beschädigung von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, kann mit Rücksicht auf besondere Betriebsverhältnisse, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts, im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränkt werden. Die Vorschrift des § 88 findet entsprechende Anwendung.

(4) (5)

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht ausgeliefert wird, kann verlangen, dass ihm auf dem Gepäckscheine Tag und Stunde der geschehenen Abforderung bescheinigt werde.

(5) Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zur Beförderung aufgegeben worden ist (§§ 28 und 32), sowie von Gegenständen, welche in den Fahrzeugen belassen sind (§ 30), wird nur gehaftet, wenn ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

(6) Für den Verlust, die Minderung und die Beschädigung von Reisegepäck, das nicht zur Beförderung aufgegeben ist (§§ 28 und 32), sowie von Gegenständen, die in beförderten Fahrzeugen belassen sind (§ 30, Abs. 2), haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt.

Betriebsreglement. | Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 36.

Haftung der Eisenbahn für verspätete Ankunft des Reisegepäcks.

Die Haftung der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit (§ 33) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1. Der durch diese Versäumung nachweislich entstandene Schaden wird vergütet:

a) bei stattgehabter Declaration des Interesses an der Lieferung: bis zur Höhe des declarirten Betrages;

b) in Ermangelung einer solchen Declaration für je angefangene 24 Stunden der Versäumung: mit höchstens 20 Heller für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen (§ 30) mit höchstens 30 Kronen für jedes ausgebliebene Fahrzeug.

2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

(1) Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch verspätete Auslieferung des Reisegepäcks (§ 33, Abs. 2) entsteht, es sei denn, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

(2) Ist auf Grund der vorstehenden Bestimmung für Versäumung der Lieferzeit Ersatz zu leisten, so ist der nachweislich entstandene Schaden zu vergüten, und zwar:

a) bei stattgehabter Angabe des Interesses an der Lieferung: bis zur Höhe des angegebenen Betrags;

b) in Ermangelung einer solchen Angabe für je angefangene 24 Stunden der Versäumung: höchstens 20 Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen (§ 30) höchstens 30 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug.

(3) Der § 88 findet entsprechende Anwendung.

§ 37.

Gepäckträger. Aufbewahrung des Gepäcks.

(1) Sofern von der Eisenbahn auf einer Station Gepäckträger zugelassen werden, müssen dieselben

Gepäckträger.

Auf den Stationen sind, soweit ein Bedürfniss besteht, Gepäckträger zu bestellen, die unter Verantwortlichkeit der Eisenbahn-Verwaltung im Sinne von § 34, Abs. 1 und 4 dieser Ordnung, auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen u. s. w. zu schaffen haben. Die Gepäckträger müssen

durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif versehen sein. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen, auch eine mit ihrer Nummer versehene Marke zu verabfolgen. Der Tarif ist auch an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle auszuhängen.

(2) Falls sich die Reisenden solcher Gepäckträger für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Abfertigungsstellen bedienen, so geschieht dies ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung.

(3)

§ 38.

Aufbewahrung des Gepäcks.

Auf grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck

ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung gegen eine festgesetzte Gebür zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.

gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung niederzulegen. Die Verwaltung haftet in diesem Falle als Verwahrer.

§ 38.

Zurückgelassene Gegenstände.

(1) Alle im örtlichen Bezirk der Eisenbahn oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Verwaltung abgelieferten Gegenstände sind mindestens drei Monate aufzubewahren.

(2) Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, sind bestmöglich zu verkaufen, sobald deren Verderben zu befürchten ist.

(3) Nach Ablauf der dreimonatlichen Frist wird mit den Gegenständen und dem Erlöse nach Massgabe der gesetzlichen oder sonstigen Vorschriften verfahren.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

VI.
Beförderung von Leichen.

§ 42.

Beförderungsbedingungen.

. . . . . .

(2) Die Leiche darf nur ohne irgendwelche äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung übernommen werden.	(2) Die Leiche muss in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarge luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sein, dass jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.

. . . . . .

(7) Wer unter falscher Declaration	(7) Wer unter unrichtiger Bezeichnung

Leichen zur Beförderung bringt, hat ausser der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte einen Frachtzuschlag im vierfachen Betrage der Fracht zu entrichten.

(8) Auf den Transport von Leichen an öffentliche höhere Lehranstalten finden die dieserhalb in sanitätspolizeilicher Beziehung ergehenden besonderen Anordnungen Anwendung.	(8) Bei dem Transporte von Leichen, welche von Polizeibehörden, Krankenhäusern, Strafanstalten u. s. w. an öffentliche höhere Lehranstalten übersandt werden, bedarf es einer Begleitung nicht. Auch genügt es, wenn solche Leichen in dicht verschlossenen Kisten aufgegeben werden.

Die Beförderung kann in einem offenen Güterwagen erfolgen. Es ist zulässig, in den Wagen solche Güter mitzuverladen, welche von fester Beschaffenheit (Holz, Metall und dergleichen) oder doch von festen Umhüllungen (Kisten, Fässern und dergleichen) dicht umschlossen sind.

Bei der Verladung ist mit besonderer Vorsicht zu verfahren, damit jede Beschädigung der Leichenkiste vermieden wird.

Von der Zusammenladung sind ausgeschlossen: Nahrungs- oder Genussmittel, einschliesslich der Rohstoffe, aus welchen Nahrungs- oder Genussmittel hergestellt werden, sowie die in Anlage B zu § 50

des Betriebsreglements	der Verkehrsordnung

aufgeführten Gegenstände.

Ob von der Beibringung eines Leichenpasses abgesehen werden kann, richtet sich nach den von den Landesregierungen dieserhalb ergehenden Bestimmungen.

(9) Auf die Regelung der Beförderung von Leichen nach dem Bestattungsplatze etc.

VII.
Beförderung von lebenden Thieren.

§ 44.

Besondere Beförderungsbedingungen.

. . . . . .

(6) Vorausbezahlung des Transportpreises kann gefordert werden.

§ 47.

Lieferfrist für Thiere.

. . . . . .

(2) Sie beginnt mit der auf die

Annahme der Sendung nebst Frachtbrief, § 54, Abs. 1, oder auf die	Abstempelung des Frachtbriefes oder

Aushändigung des Beförderungsscheines folgenden Mitternacht und ist gewahrt, etc.

. . . . . .

§ 48.

Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter.

. . . . . .

(2) Die Declaration	(2) Die Angabe

hat bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Thieren etc.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Bauconsensertheilung für das Project der Wasserversorgung des Bahnhofes Jablunkau.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für das Project der Wasserversorgung des Bahnhofes Jablunkau aus dem Kostkorbache im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 856.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Stanislau: Eröffnung der Personenhaltestelle Worona für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction zufolge wurde am 15. Jänner 1900 die in km 158·799 der Linie Lemberg—Itzkany neuerrichtete Personenhaltestelle Worona für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Peček [Kaurim]—Gross-Bečwar: Abänderung des Stationsnamens Gross-Bečwar in Bečwar.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft angesuchte Abänderung des Stationsnamens Gross-Bečwar in Bečwar, böhmisch Bečvary, genehmigt. [E.-M.-Z. 1362.]

Ausland.

Italien. (Grenzstationen am Simplontunnel.) Wie bereits mitgetheilt, wurde vom 18. bis 22. September 1899 in Bern eine Conferenz zwischen den Vertretern der italienischen und schweizerischen Regierung, der italienischen Mittelmeerbahn und der Jura-Simplonbahn abgehalten, um die im Staatsvertrage vom November 1895 für den Bau der Simplonbahn noch offen gebliebene Frage, ob zur Abwicklung der Grenzformalitäten ein internationaler Bahnhof oder zwei Grenzstationen vorgesehen werden sollen, einer Lösung zuzuführen. Da von beiden Seiten grundsätzlich anerkannt wurde, dass im Interesse einer raschen und besseren Abwicklung des Verkehres die Errichtung eines internationalen Bahnhofes derjenigen zweier getrennter Grenzstationen vorzuziehen sei, wurde auch anerkannt, dass hiefür die auf italienischem Boden gelegene Stadt Domodossola die geeignetste wäre, und diese wurde auch grundsätzlich dazu bestimmt. Die Vertreter der eidgenössischen Regierung machten jedoch, mit Rücksicht auf die grossen finanziellen Opfer, welche die Schweiz und ganz besonders der Canton Wallis für das Zustandekommen der Simplonbahn gebracht, das Souveränitätsrecht des Landes geltend und verlangten, dass neben der italienischen Zollstelle in Domodossola auch in Brieg eine Zollstation errichtet werden solle zur Abwicklung der schweizerischen Zollformalitäten. Nach langen, schwierigen Unterhandlungen kam man überein, dass alle Zollangelegenheiten für die Reisenden, für das Reisegepäck und Postsendungen in Domodossola vereinigt werden und dort auch die Sanitätspolizei für Seuchen und für den Viehverkehr beider Nachbarländer ihren Sitz haben solle. Für den Waarenverkehr aber werden zwei getrennte Zollstellen eingerichtet werden, eine in Domodossola für Italien und eine in Brieg für die Schweiz. Auf dieser Grundlage wurde der Entwurf des bezüglichen Uebereinkommens erstellt, welches den beiden Regierungen zur Vollziehung bereits vorgelegt wurde. In den weiteren Verhandlungen wurde dann festgestellt, dass der Betrieb der auf italienischem Gebiete gelegenen Strecke Iselle—Domodossola (14 km) von der Jura-Simplonbahn für Rechnung der italienischen Bahnen geführt werden solle; somit wird auch der Wechsel im Fahrbetriebe in Domodossola stattfinden. Als Schnittpunkt für die Tarifbildung wurde Iselle bestimmt.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Reformen im Personenverkehrsdienste.) Am 21. November 1899 hat sich beim kgl. General-Inspectorat der Eisenbahnen eine aus Vertretern der Regierung, der Mittelmeerbahn, der Adriatischen und der Sicilischen Eisenbahn bestehende Commission zum Zwecke der Einführung von Reformen im Personenverkehrsdienste gebildet. Ohne die Interessen der Gesellschaften zu schädigen, soll der Personenverkehr die möglichste Hebung und Erleichterung erfahren. Hauptsächlich wird die Einführung von Tour- und Retourfahrkarten, von kilometrischen und von Abonnementsfahrkarten ins Auge gefasst werden.

— (Für das Ausland in Italien hergestellte Luxuswagen.) Dem „Monitore delle Strade Ferrate" entnehmen wir, dass in dem Etablissement Miani, Silvestri & Comp. von der Internationalen Schlafwageugesellschaft in Bestellung gebrachte Luxuswagen gebaut werden, welche die Gesellschaft auf ausländischen Eisenbahnen, insbesondere in Belgien, woselbst die Wagen I. Classe abgeschafft wurden, zu verwenden gedenkt. Die Wagen sind in Coupés und Salons eingetheilt, die Plätze sind nummerirt und können daher vorgemerkt werden; auch werden in den Luxuswagen kalte Speisen und Getränke verabreicht werden. Die Wagen enthalten 35 Sitzplätze. Auch die Mittelmeerbahn will versuchsweise, und zwar bei zwei Zügen der Linien Mailand—Turin und Mailand—Genua—Ventimiglia, diese neuen Luxuswagen einführen, deren Benützung den Passagieren I. Classe gegen Aufzahlung von L. 0·02 per km eingeräumt wird.

— (Der Ferry-boats-Dienst zwischen Reggio und Messina.) Am 1. November 1899 wurde der Gesammtdienst der „Ferry-boats" mit der Verladung der Waggons in Thätigkeit gesetzt. Der Ferry-boats wird an der beweglichen Brücke verankert, welche vermittelst Triebwerken gehoben und herausgelassen werden kann, um die Verladung auch bei bewegter See zu ermöglichen. Gleichzeitig wurden die Ferry-boats-Stationen eröffnet. Es werden stets sechs Waggons eingeschifft. Diese neue Einrichtung ist von grosser Bedeutung für den Verkehr der Insel mit dem Continent, welcher durch den Wegfall der Umladung eine grosse Erleichterung erfährt.

— (Einnahmen der italienischen Eisenbahnen.) Aus dem vom kgl. General-Inspectorat der Eisenbahnen herausgegebenen Prospecte der approximativen Bruttoeinnahmen der Mittelmeer-, der Adriatischen und der Sicilischen Eisenbahnen, sowie der übrigen Eisenbahnen des Königreiches, welche in dem Zeitraume vom 1. Juli bis 30. September 1899 erzielt wurden, entnehmen wir nachstehende Ziffern: Mittelmeernetz: Hauptnetz: L. 35,736.028 gegen L. 34,065.299 in dem nämlichen Zeitraume des Vorjahres; mithin eine Zunahme von L. 1,670.729. Der Antheil des Staates beträgt L. 9,827.408. Secundärnetz: L. 1,616.667 gegen 1,541.801 des Vorjahres; mithin um L. 74.865 mehr. Adriatisches Netz: Hauptnetz: L. 31,653.774 gegen L. 29,841.858 des Vorjahres; mithin eine Zunahme von L. 1,811.916. Der Antheil des Staates beträgt L. 8,704.788. Secundärnetz: L. 2,415.115 gegen L. 2,290.619 des Vorjahres, was eine Zunahme von L. 124.496 darstellt. Adriatisches Netz: Hauptnetz: L. 2,421.819 gegen L. 2,275.353, mithin eine Zunahme von L. 146.466. Der Antheil des Staates beträgt L. 72.654. Secundärnetz: L. 531.355 gegen L. 522.855 des Vorjahres, also um L. 8500 mehr. Die Schiffahrt in der Meerenge von Messina erzielte eine Einnahme von L. 48.041 gegen L. 37.064 des Vorjahres und die diversen Eisenbahnen eine solche von L. 5,521.849 gegen L. 5,048.091 des Vorjahres. Es ist mithin bei allen Verwaltungen ein erfreulicher Fortschritt zu verzeichnen.

— (Eisenbahn Dorto—S. Giorgio—Fermo—Amandola.) Dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ist ein Ansuchen um die Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn Dorto—S. Giorgio—Fermo—Amandola bei einer Staatssubvention von L. 6000 per km auf die Dauer von 70 Jahren vorgelegt worden. Diese, der vierten Eisenbahnkategorie angehörige Linie setzt sich aus fünf Strecken in der Gesammtlänge von 54·700 km zusammen.

— (Eisenbahn Monte Amiata - Santa Fiora.) Der Ingenieur Sarrocchi, gegenwärtig Syndicus von Siena, hat dem Communalrath von Arcidosso und dem Comité für den Bau der Eisenbahn Monte Amiata-Santa Fiora sein Project vorgelegt, wonach die 25 km lange Linie mit elektrischem Betriebe von Monte Amiata nach Santa Fiore führen und mit der Rom-Viterbo verbunden werden soll. Die Kosten werden sich auf L. 3,000.000 belaufen. Den Betrieb übernimmt die Gesellschaft der Follonica-Massa Maritima. Der elektrische Betrieb wird unter Zuhilfenahme mehrerer Wasserfälle der Amiata-Region hergestellt.

— (Drahtseilbahn Stresa-Mottarone.) Diese elektrisch zu betreibende Drahtseilbahn wird an Höhe alle anderen Drahtseilbahnen Italiens, mithin die Monte Capuccini-Superga bei Turin, die Righi-Drahtseilbahn in Genua, die Monte Generoso und die San Salvatore in der Schweiz überragen, indem sie 1500 m erreichen wird. Sie hat mehr den Charakter einer Bergbahn, als einer gewöhnlichen, blos zwei Endpunkte verbindenden Drahtseilbahn, indem sie nicht weniger als fünf Ortschaften berührt. Von Stresa am Platze längs des Sees ausgehend, wird

sie zum Hotel Beaujour aufsteigen, sodann beim Collegio Rosminiano, bei Binda, Vezzo und Carpignino vorbei zum Ponte di Gignese, Hotel Bellevue Alpino und zum Gipfel des Mottarone führen.

— (Fahrbegünstigungen für die Staats- und Provinzialbeamten.) Die Verwaltungen der Mittelmeer-, der Adriatischen und der Sicilischen Eisenbahnen haben, bei aller Geneigtheit, den Wünschen der Regierung Rechnung zu tragen, sich ausser Stande erklärt, den Vorschlag derselben, betreffend die Einräumung einer 50percentigen Ermässigung für die Staatsbeamten und des Differentialtarifes für die Provincialbeamten, zu acceptiren. Die Annahme dieses Vorschlages würde nach der Ansicht der Verwaltungen einen erheblichen Ausfall in den Betriebseinnahmen bedeuten.

Schiffahrt.

Ungarische Segelschiffahrt. (Bitte des Fiumaner Verwaltungsausschusses um Erneuerung der von der Regierung der freien Schiffahrt bisher gewährten Begünstigungen.) Der Fiumaner Verwaltungsausschuss hat über Antrag des Referenten für Schiffahrtsangelegenheiten, Alexander Madersbach, den Beschluss gefasst, in einer an die kgl. ungarische Regierung zu richtenden Petition die Bitte zu stellen, es mögen im Interesse der Hebung der freien Schiffahrt (Segelschiffahrt und Cabotage) dieser auch fernerhin derlei staatliche Begünstigungen gewährt werden, wie diese seinerzeit Kraft dem Gesetzartikel XXII ex 1893, allerdings nur temporär, bewilligt wurden. In der Petition wird hervorgehoben, dass die wichtigste Verfügung des erwähnten Gesetzartikels jene ist, in welcher bestimmt wird, dass alle unter ungarischer Flagge fahrenden Segelschiffe absolute Steuerfreiheit, allerdings nur theils für die Dauer von zehn Jahren, zu geniessen haben, theils bis Ende 1898 zu geniessen hatten, dass aber die kleinen Schiffsherren fernerhin überhaupt nicht existiren könnten, wenn ihnen derlei Begünstigungen nicht auch neuerdings gewährt würden. Wenn nun die Gesetzgebung im Jahre 1893 von der Nothwendigkeit einer solchen Verfügung überzeugt war, erscheint die weitere Aufrechterhaltung, ja sogar die Ausdehnung derselben gegenwärtig um so nothwendiger und gerechter, als die Verhältnisse seit jener Epoche sich keinesfalls gebessert haben, und weil das österreichische Gesetz vom 27. December 1893 über die Subventionirung der österreichischen Segelschiffe diese Subvention in weit ausgiebigerem Masse gewährt als die diesbezüglichen ungarischen Gesetze. Nun ist die Dauer dieser Steuerfreiheit theilweise abgelaufen und wurde von der Gesetzgebung bis jetzt nicht verlängert, und haben die Finanzbehörden bereits zu Beginn des Jahres den gesetzlichen Vorschriften gemäss die Steuern auf die Segelschiffe bemessen, und werden genöthigt sein, mangels einer gegentheiligen, von den oberen Behörden stammenden Verordnung die zwangsweise Einziehung der fälligen Steuern zu verfügen, was den gänzlichen Ruin der Segelschiffahrt, welche ohnehin nur mit Mühe ihr Leben fristet, bedeuten würde. Die Petition schliesst mit der Bitte, die Regierung möge verfügen, dass sämmtliche bisher bemessenen Steuern auf einheimische Segel gestrichen werden, oder falls dies nicht möglich sein sollte, wenigstens dahin intervenire, damit die Einziehung fraglicher Steuern durch die Finanzbehörden bis auf Weiteres suspendirt werde.

„Danubius", Hartmann-Schönichen Vereinigte Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest. (Stapellauf eines für Russland bestimmten Dampfers.) Der für das russische Bautenministerium auf der Budapester Werfte des „Danubius" erbaute Seedampfer „Kara Kermen", welcher als Küstenfahrer im Schwarzen Meere in Verkehr gestellt wird, wurde am 5. December 1899 in Anwesenheit des ungarischen Handelsministers von Stapel gelassen. Das 1000 Tonnen Netto fassende, aus Stahlblech erzeugte Schiff ist mit einer 350pferdekräftigen Compoundmaschine ausgestattet. Auf der gesellschaftlichen Werfte befinden sich derzeit zwei für die Plattensee-Schiffahrtsgesellschaft bestimmte Dampfer, welche mit kommender Schiffahrtssaison in Dienst gestellt werden.

Franzenscanal-Actiengesellschaft. (Regulirung der Canaleinmündung in die Theiss und Bau eines Winterhafens.) Die Theissmündung des Franzenscanals wurde von B.-Földvár nach O-Becse verlegt, infolgedessen in O-Becse ein neuer Localhafen für Dampfschiffe und andere Wasserfahrzeuge errichtet wird. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34 ex 1897.) Die aus diesem Anlasse erbaute neue Schiffahrtsschleuse bei der Alt-Becseer Mündung des Franzenscanales ist nunmehr fertiggestellt. Das Werk kostete 1·3 Millionen Gulden. Mit Hilfe dieser Schleuse ist jetzt der Schiffahrt auf dem Franzenscanal ein vollkommen hindernissfreier Weg geschaffen worden. Der Bau dauerte vier Jahre. Die Schleusenthore werden mit Hilfe elektrischer Kraft binnen drei Minuten geöffnet und geschlossen. Die elektrische Kraft wird durch Ausnützung der Wasserkraft der Schleuse mittelst Turbinen gewonnen.

Verschiedene Mittheilungen.

Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 13. Juni vorigen Jahres fand in Gablonz im Beisein des Statthaltereirathes und Bezirkshauptmannes von Gablonz Franz Rapprich die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 6094 Actien vertreten. Nachdem der Einberufer und Concessionär die Volleinzahlung von 6750 Actien constatirt und durch Belege nachgewiesen hatte, erklärten die Anwesenden, die in ihren Händen befindlichen, behördlich genehmigten Gesellschaftsstatuten anzunehmen und sich auf Grund derselben als Actiengesellschaft unter der Firma: Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft zu constituiren. In den Verwaltungsrath wurden einstimmig gewählt: Privatier Hugo Noot in Wien, Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Richard Foregger in Wien, Director Samuel Kochenthaler in Berlin, Justizrath Alexander Braun in Berlin, Fabriksbesitzer Gustav Hoffmann in Gablonz, Exporteur Max Jeiteles in Gablonz, Regierungsbaumeister Rudolf Menkhoff in Berlin, Exporteur Rudolf Haasis in Gablonz. Von Seiten des Bezirkes und der Stadt Gablonz wurde Bezirksobmann und Bürgermeister A. H. Posselt in den Verwaltungsrath entsendet. Der Werth der Präsenzmarken wurde mit fl. 10 (K 20) festgesetzt. Als Präsident, bezw. Vicepräsident des Verwaltungsrathes wurden Hugo Noot und Max Jeiteles erwählt.
[E.-M.-Z. 59.737 ex 1899.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 9. December 1899 bei der Firma:

„Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn"

Alfred Herzfeld, Director der k. k. priv. böhmischen Unionbank in Prag, und Ludwig August Lohnstein, Director der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien, als cooptirte Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Literatur.

„Die Reform". Fortschritte im Verkehrswesen der Culturvölker. Illustrirte Monatsschrift. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner redigirt von Hermann Strach. Verlag der k. und k. Hofbuchhandlung Karl Prochaska, Wien, Teschen, Leipzig. Preis eines Monatsheftes im Abonnement 60 Kreuzer = 1 Mark.

Unter diesem Titel erscheint seit September v. J. eine Monatsschrift, welche es sich zur Aufgabe gesetzt hat, alle Neuerungen und Verbesserungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens zur Darstellung zu bringen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. December 1899 allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Staatsbahn-Director in Villach Hofrath Ludwig Proske den kgl. preussischen Kronenorden zweiter Classe;

der Oberinspector und Betriebsleiter der Oesterr. Staatsbahnen in Czernowitz Michael Ritter von Kalmucki das Officierskreuz des kgl. rumänischen Ordens „Krone von Rumänien";

der Ingenieur der priv. Buschtěhrader Eisenbahn Joseph Krátky in Prag das Ritterkreuz zweiter Classe des kgl. sächsischen Albrechts-Ordens, und

der Beamte der General-Agentie des Oesterreichischen Lloyd in Constantinopel Georg M. Vucetich die kaiserlich ottomanische Rettungsmedaille

annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Osterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischer Personenverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zu dem vom 1. Februar 1898 giltigen Tarife.

Mit 1. März 1900 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Februar 1898 giltigen Tarife für obbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Der Nachtrag enthält ausser einer Neureduction der „Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement vom 1. Jänner 1893" eine Reihe von Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten österreichischen Verwaltungen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 22. Jänner 1900. [85]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten-Relationen und Gepäckssätze, Druckfehler-Berichtigung, sowie Aufhebung einer derzeit bestehenden Fahrkarten-Relation.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 gelangen folgende Fahrpreise und Gepäckstaxen für den Verkehr über Monfalcone—Cervignano—Portogruaro—Mestre neu zur Einführung:

Zwischen Triest S.B. und	Einfache Fahrkarten für Schnellzüge I.	II.	III.	für Personenzüge I.	II.	III.	Gepäck je 10 kg
	Francs						
Mailand . .	53·35	37·50	24·35	44·50	31·30	20·20	1·88
Padua . . .	22·50	15·90	10·30	18·55	13·10	8·50	—·85*)
Verona P.V.	33·15	23·40	15·15	27·50	19·40	12·55	1·20

*) Darin enthalten Frcs. —·41 zu Gunsten der süditalienischen Eisenbahnen (Adriatisches Netz); die Mindestgebühr für diese Verwaltung beträgt Frcs. —·70 per Sendung.

Für die Abfertigung von Kindern gelten die Bestimmungen des vom 1. November 1899 giltigen Nachtrages I (Anlage D) zu dem oben bezeichneten Tarife.

In dieser Anlage D ist auf der 2. Seite (mit Seitennummer 36 bezeichnet) in der vorletzten Zeile das Wort „nicht" zu streichen.

Die am 15. November 1899 zur Einführung gebrachten Schnellzugs-Rückfahrkarten zwischen Triest und Mestre über Monfalcone—Cervignano—Portogruaro—Mestre werden mit Giltigkeit vom 1. März 1900 ab aufgehoben.

Wien, am 22. Jänner 1900. [86]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Frachtsätze für Cellulose-Packpapier von Frantschach-St. Gertraud.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1900 treten für Cellulose-Packpapier (zur Durchfuhr durch Deutschland) nachfolgende Frachtsätze in Kraft:

Von Frantschach-St. Gertraud nach	für 100 kg in Pfennig bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10.000 kg
Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk)	555	382
Hamburg B	550	378
Stettin . . . . . (Swinemünde während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff)	480	327

Wien, am 23. Jänner 1900. [87]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarifnachtrages XVI.

Mit 10. Februar 1900 tritt der Nachtrag XVI zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 in Kraft.

Exemplare desselben erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit, und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt und in der Station Reichenberg zum Preise von 0·10 Mark, resp. 12 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 21. Jänner 1900. [88]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Belgisch-Bayerischer Tarif-Theil II für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen vom 1. Mai 1894.

Nach Brüssel (Midi) können Thiersendungen nicht mehr abgefertigt werden.

Wien, am 24. Jänner 1900. [89]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Tarife, Theil II, Heft 3 A, mit 1. Jänner 1899.

Auf Seite 373 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes ist der Stationsname Solnhofen auf Sonthofen abzuändern.

Wien, am 20. Jänner 1900. [90]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Im Februar 1900 gelangen Kartirungssätze für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Starkenbach-Rochlitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits zur Ausgabe.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 23. Jänner 1900. [91]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 1.

Im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899 hat der auf Seite 145 enthaltene Frachtsatz für Güter der Classe I bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen in der Relation Stadlau (St.E.G.)—Weisswasser (B.N.B.) anstatt 9 Heller **richtig 379 Heller** per 100 kg zu lauten.

Wien, am 26. Jänner 1900. [92]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen

In den Strecken Szabadka—Zimony, Werschetz—Lugos, Neusatz—Titel, Ruma—Vrdnik wurde der Gesammtverkehr am 15. December 1899, und in der Strecke Hegyes—Feketehegy—Gajdobra am 18. December 1899 wieder aufgenommen. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 und 144 ex 1899.)

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Aufhebung einiger Frachtsätze für Schiffsbaueisen.) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 S (Schiffsbaueisen nach Binnenstationen) im Verkehre nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, ferner nach den Stationen Friedrichshagen, Fürstenberg a. O., Fürstenwalde, Grünau, Kremmen, Nieder-Schöneweide-Johannisthal, Oranienburg, Spandau, Spindlersfeld, Wellmitz, Werder und Zeuthen des Directionsbezirkes Berlin, den Stationen Anklam, Barth, Demmin, Greifswald, Jasenitz, Neu-Strelitz, Pölitz, Ribnitz, Ueckermünde, Wolgast und Zehdenick i. d. M. des Directionsbezirkes Stettin, sowie nach den Stationen Driesen-Vordamm, Landsberg a. W., Brückenvorstadt und Thorn des Directionsbezirkes Bromberg treten mangels eines Verkehrsbedürfnisses am 1. Februar 1900 ausser Kraft.

Eierverkehr Russland - Süddeutschland. (Uebernahme von Frachtsätzen.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1900 werden die in Nr. 16, bezw. 228 des Deutschen Reichsanzeigers vom Jahre 1898 erlassenen Bekanntmachungen der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 14. Jänner 1898 und vom 21. September 1898, wonach die für die Beförderung russischer Eier ab Brody transit, Husiatyn transit, Nowosielitza transit, Podwołoczyska transit und Tarnopol transit nach süddeutschen Stationen durch Umkartirung in Lindau oder Bregenz erreichbaren Frachten auch bei Umkartirung in Simbach oder Eger im Rückvergütungswege gewährleistet wurden, aufgehoben.

Deutsch - Englischer Güterverkehr. (Zusatzbestimmung zum Stückguttarife für Textilwaaren.) Mit sofortiger Giltigkeit wird in dem Deutsch-Englischen Stückguttarif für Textilwaaren vom 1. October 1898, hinter Artikel 9, Absatz 4 des Abschnittes A, folgende Bestimmung als Absatz 5 eingeschaltet:

„Wünscht der Absender bei Sendungen nach London, dass die Lieferung an den Empfänger bis in die Behausung fracht- und kostenfrei für denselben erfolge, so ist in dem Frachtbriefe vorzuschreiben: „franco London city house."

Die bisherigen Absätze 5—10 des Artikels 9 erhalten die Ziffern 6—11.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Gebührentarif für die bahnseitige Ver- und Entladung von Gütern in Kosel-Oderhafen.) Mit dem 1. März 1900 tritt ein neuer Gebührentarif für die bahnseitige Ver- und Entladung von Gütern aus Wasserfahrzeugen und in dieselben in Kraft. Derselbe enthält gegenüber dem jetzigen theilweise Ermässigungen, theilweise Erhöhungen. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Dienststellen. Abdrücke des Tarifes sind unentgeltlich durch unser Verkehrsbureau zu beziehen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Tarifnachträge V zu den Tarifen, Theil II, und zu den Heften 1—4 und 6.) Am 1. Jänner 1900 traten die Nachträge V zum Verbandsgütertarif, Theil II, sowie zu den besonderen Tarifheften 1—4 und 6 in Kraft.

Dieselben enthalten neben einzelnen, bereits früher veröffentlichten Tarifmassnahmen:

1. Aufhebung von Frachtsätzen,
2. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
3. Aenderungen von Stationsnamen,
4. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I,
5. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Landsberg a. W., Brückenvorstadt (Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg), Königsee-Thür. (Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt), Petershain (Eisenbahn-Directionsbezirk Halle a. S.), Züllichau (Eisenbahn-Directionsbezirk Posen), Pommerensdorf und Dorney (Eisenbahn-Directionsbezirk Stettin), Buchen, Gundelsheim, Hohenkrähen und Neureuth der Badischen Staatseisenbahnen, sowie Dettingen und Teck, Oberlenningen, Owen und Unterlenningen der Württembergischen Staatsbahnen,
6. ermässigte Entfernungen für die Stationen Hainstadt in Baden und Walldürn der Badischen Staatseisenbahnen,
7. Ergänzung der Stationstariftabellen,
8. Einschränkung, bezw. Erweiterung des Ausnahmetarifes 9 S für Eisen und Stahl (die Einschränkung gilt erst vom 15. Februar 1900 ab),
9. Aufhebung des Ausnahmetarifes 16 für Mineralölrückstände im Verkehre von der Station Godramstein (Tarifheft 2), giltig ab 15. Februar 1900,
10. Ausnahmefrachtsätze für Kartoffelstärkefabrikate im Verkehre nach Basel Ort (Ausnahmetarif 27),
11. sonstige Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen,
12. Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch erhältlich sind.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag V.) Am 1. Jänner 1900 trat der Nachtrag V zum Tarif vom 1. October 1896 in Kraft, enthaltend:

directe Tarifkilometer und Frachtsätze für mehrere in den Verkehr einbezogene Stationen;

neue, meist herabgesetzte Entfernungen für Ameln, Bedburg, Kapellen-Wevelinghofen, Grevenbroich, Harff, Hochneukirch, Jüchen, Mülfort, Odenkirchen, Otzenrath und Rheydt-Geneiken;

eine theilweise mit Frachtermässigungen, vereinzelt auch mit Frachterhöhungen verbundene Zusammenstellung der Entfernungen für Eger, Franzensbad, Gemünden, Heidingsfeld, Hof, Lichtenfels, Meiningen und Probstzella;

Ausnahmetarif 2 c für Thon;

Aenderung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 5 für Wegebaumaterialien;

neue, zum Theil erhöhte Sätze des Ausnahmetarifes 5 a für Steine des Specialtarifes III, sowie einige sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1900 in Kraft.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
719	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	a) Steine der Classe C, b) Steine des Specialtarifes 3	Wostromér	Neubydzow	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	a) 15 b) 13	a) 8 b) 8	a) 7 b) 5	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen von Zachrastan nach Wysokan bestimmt sein; auf den hezüglichen Frachtbriefen muss die Gemeinde in Zachrastan als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
720	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification	Wien (K.F.N.B.)	Marchegg (K.F.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	86 Heller	25 Heller	11 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1901	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zur ersten Einrichtung einer Maschinenfabrik und Eisengiesserei in Marchegg bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden, was seitens der Station Marchegg auf den Original-Frachtbriefen bestätigt erscheinen muss
			Locomobile (zerlegt oder unzerlegt)	Wien (St.E.G.)	Marchegg (St.E.G.)			Localtarife	240 Heller	168 Heller	72 Heller			
			Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.) Tetschen (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)											
			Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.)					240 Heller		168 Heller	72 Heller			
721	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Bier	Karwin	Friedek-Mistek	Aufgabe von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife		Bestehen keine directen Frachtsätze		Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Friedek-Mistek	Karwin					41 Heller	ad a) 44 Heller ad b) 42 „			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
		der		von	nach									
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
722														
		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft												
		betheiligten Verwaltungen												
			Kalksteine											
			Lndenic											
				B.C.B.						Heller				
				Gutwasser						75				
				Hochwessely						83				
				Jičin						69				
				Königstadtl						65				
				Kopidlno						69				
				Libáň-Psinic						72				
				Rozdalovic						69				
				Sadova-Dohalic						75				
				Oe.N.W.B.										
				Adlerkosteletz						76				
				Černožitz						71				
				Chlumetz						61				
				Dobrenitz-Syrowatka						67				
				Jičin						51				
				Kolin						55				
				königgrätz						39				
				Kuttenberg-Stadt						63				
				Libitz						44				
				Libunowes						62				
				Lissa						50				
				Neubydžow						62				
				Nimburg						44				
				Pardubitz						62				
				Podébrad						49				
				Predmeřitz						62				
				Sedletz-Kuttenberg						44				
				Wlkawa						59				
				Wostroměř						51				
				St.E.G.						67				
				Cerekvic-Böhm.-Hruschau						59				
				Cholitz						70				
				Daschitz						65				
				Hohenmauth						78				
				Kolin						50				
				Mochow						47				
				Morawan						66				
				Nimburg						44				
				Pardubitz						62				
				Přelouč						59				
				Sadska						44				
				Tauschim						45				
		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen					bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900							
		Localtarife												
		Bestehen keine directen Frachtsätze												
		Im Kartirungswege												

723

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
		der		von	nach									
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft												
		betheiligten Verwaltungen												
			Cnaks											
				Jajce										
		Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen					vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900							
		Ansnahmetarif für Steinkohlen etc. von Statinnen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der kgl. Ungarischen Staatshahnen etc. vnm 1. Octnher 1893												
		Besteht keiner												
		Theilfrachtsatz in Schnitttafel b) des Anhanges auf Seite 9 des Tarifes Kreuzer 137 = 274 Heller												
		Im Kartirungswege												

Die ergänzenden Theilfrachtsätze Schnitttafel a) befünden sich anf derselben Seite des bezeichneten Tarifes.
Ansserdem kommt für die Umladnng in Bosna-Brnd 1 Kreuzer = 2 Heller für 100 kg zur Einhebnng. Das Abladen der Sendungen vnn den Eisenbahnwagen in Jajce liegt dem Empfänger nb

Fortlaufende Nummer	724	725	726	727	728
1					
2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn
3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
4	Frachtgüter der Classe: I	Eisen- und Eisenwaaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification	a) Mörtel, feuerfester, der Tarif-Pos. M—27, b) Schieferthon, gebrannt, der Tarif-Post T—17/a	Backsteine, Pflastersteine und Trottoirplatten aus Chamotte oder feuerfestem Thon, Chamottesteine	Holz, des Specialtarifes 2 als Frachtgut
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Predmeritz	Střebicbowitz-Winařitz	Weleslawin	Liuz (k.k.St.B.)
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Königsberg-Marla Kulm	Wien (K.F.N.B. und St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Komotau (B.E.B.)
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg | 5000 kg per Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen Bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief: Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	a) Bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief, b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens ad a) für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, ad b) für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
7	und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Tarif-Theil II, Heft I, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Localtarife	Localgütertarife
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz	Es besteht kein directer Frachtsatz
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller: 423	340	ad a) 325 Heller ad b) 250 Heller	ad a) 108 Heller ad b) 96 Heller	105 Heller	124 Heller
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg: Heller: 257	266	Verschieden	Verschieden		
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
14	Besondere Bemerkungen	In den nebigen Frachtsätzen ist der Portozuschlag für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bereits inbegriffen	Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			

Das Zugeständniss wird gemacht: Die Publication erfolgt von der und im Namen der

Fortlaufende Nummer	729	730
Die Publication erfolgt von der und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mehl und andere Müblenerzeugnisse der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen, b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen	Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Weichentheile der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Trumau oder umgekehrt	Holz des Specialtarifes 2
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 1500 Tonnen im Jahre 1900** von Getreide in vollen Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge; sowie von Mehl und anderen Müblenerzeugnissen bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge. Bei Mehl wird die Rückvergütung auch dann geleistet, wenn in einem Wagen Sendungen für mehrere Empfänger nach ein und derselben Abgabsstation zusammengeladen werden	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. für den Betrieb der Localbahn Starkenbach-Rochlitz bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder eine von deren Dienststellen als Absender und Empfänger erscheint, zur Auflieferung gelangen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarif	Tarif-Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1897, bezw. Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	20 Heller	Bestebt kein directer Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	18 Heller	166 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	2 Heller	Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplicate für aufgegebene und der Original-Frachtbriefe für angekommene Güter bis längstens Ende Februar 1901	
Besondere Bemerkungen		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen können von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden
	a) 24 Heller b) 20 Heller	a) 21 Heller b) 17 Heller
	a) 3 Heller b) 3 Heller	111 Heller 55 Heller
	Eisenbahn Wien-Aspang	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**
	betheiligten Verwaltungen	
	Mähr.-Ostrau oder Schönbrunn — Oświęcim Starkenbach — Iglau	

Fortlaufende Nummer	1	731	732
Die Publication erfolgt von der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Bier in Fässern	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes in ganzen Wagenladungen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Lohoditz	Maria-Ratschitz A.T.E.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Floridsdorf, Teschen K.F.N.B., Mähr.-Weisskirchen, Krasna	sämmtlichen in dem in Spalte 8 bezeichneten Ausnahmetarife einbezogenen Bestimmungsstationen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Ablegens und Anfladens, sowie Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des in Spalte 8 bezeichneten Ausnahmetarifes
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau, giltig vom 1. November 1891
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg Heller	9	Krasna 67, Mähr.-Weisskirchen 56, Teschen K.F.N.B. 116, Floridsdorf 140	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) Heller	10	Krasna 56, Mähr.-Weisskirchen 48, Teschen K.F.N.B. 89, Floridsdorf 100	Die für Brüx giltigen Frachtsätze unter Zuschlag von 0·8 kr. ö. W. = 1·6 h für 100 kg
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) Heller	11	Krasna 11, Mähr.-Weisskirchen 8, Teschen K.F.N.B. 27, Floridsdorf 40	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstationen die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch den Absender besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch den Empfänger bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14	Werden Wagen mit einem Ladegewichte von nur 7500 kg beigestellt, so wird die Frachtgebühr für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für dieses Ladegewicht berechnet	Im Kartirungswege

Leer retourgebende Bierfässer

Von	Nach	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg Heller	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg Heller	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg Heller
Lohoditz	Krasna	58	56	2
	Mähr.-Weisskirchen	50	48	2
	Teschen K.F.N.B.	93	89	4
	Floridsdorf	110	100	10

Fortlaufende Nummer	733	734	735
Die Publication erfolgt von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Oesterr. Nordwestbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Braunstein (Manganerz) aus Pos. E—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Holzsebachteln der Tarifpost K—17 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Salz (Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine und Fabriksalz) der Pos. S—7a) der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kimpolung	Senftenberg	Hallein / Ebensee
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Aussig St. E. G. und Oe. N. W. B. Teplitz Teplitz-Waldthor	Linz	Blindenmarkt Gross-Weikersdorf Hohenberg Kemmelbach-Ybbs Klosterneuburg-Weidling Kritzendorf Schrambach
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut in Wageuladungen ohne Gewichtsbeschränkung. Das Zugeständniss findet nur Anwendung bei rationeller Verladung und bei vollständiger Ausnützung des Wagenraumes. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bei Auflieferung von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt
und gilt in der Zeit	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Tbell II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	542 Heller	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg Heller	337 337 323	341 Heller	a) — b) 146 168 188 208 164 146 164 146 164 146 198 178 — 246 222 266 240 222 200 222 200 256 232
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		201 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Die in Nr. 141 vom 12. December 1899 unter fortlaufender Nr. 2846 enthaltenen Tarifermässigungen finden in nebigen Tarifermässigungen ihre Ergänzung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
736	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn-Gesellschaft, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Zucker aller Art, jedoch mit Ausschluss der Artikel: Rohzucker, Traubenzucker (Glykose), Milchzucker und Stärkezucker	Siehe die folgende Tabelle	Stationen der Gotthardbahn; Steinen und südlich hievon	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Frachtnachlässe finden Anwendung: 1. auf Sendungen mit directen Frachtbriefen, welche in Romanshorn oder Buchs transit umkartirt werden, 2. auf Sendungen, welche an einen Empfänger in Romanshorn oder Buchs transit adressirt sind und ab hier (innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Frachtermässigung) mit neuen Frachtbriefen weiter befördert werden, sofern durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Romanshorn oder Buchs transit begleitet haben, und der amtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate über die Weiterbeförderung der Sendungen ab Romanshorn, bezw. Buchs die Identität der Waare nachgewiesen wird	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1900	Nach Stationen der Gotthardbahn bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe die folgende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Absender bis längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigung an die Aufgabsbahn zu bewirken ist	

Zugestandener Nachlass

Von	Cts. für 100 kg a)	b)	Von	Cts. für 100 kg a)	b)	Von	Cts. für 100 kg a)	b)	Von	Cts. für 100 kg a)	b)	Von	Cts. für 100 kg a)	b)
1. Stationen der A.T.E.:			Chybi	55	52	Wiscbau	52	49	Daudleb	32	29	Schönpriesen	33	—
Aussig	33	—	Dürnkrut	34	31	Wrhatek	55	52	Dobrowitz	41	38	Segen-Gottes	46	43
Böhm.-Leipa	34	—	Freibeitsau	55	52				Kolin	46	43	Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)	45	42
Brüx	32	—	Gödiug	41	38	5. Stationen der k.k.St.B.:			Königgrätz	32	29	Ung.-Ostra	43	40
Dux	32	—	Grussbach-Schönau	44	41				Neubydžow	41	38			
			Hohenau	35	32	Brüx	32	—	Nimburg	47	44	8. Stationen der S.B.:		
2. Stationen der B.N.B.:			Hnllein	49	46	Dux-Liptitz	32	—	Prag Oe.N.W.B. nnd Anglohank	32	29			
			Kojetein	51	48	Laun	33	—	Rositz	33	30	a) Oesterr. Linien		
Böhm.-Leipa	34	—	Kostel	39	36	Modřan	29	26	Sedletz-Kuttenberg	34	31			
Čakovic	33	30	Kreinsier	50	47	Nusle-Vršovic	29	26	Slatinan	33	30	Pottendorf-Landegg	27	24
Neratovic	33	30	Kwasitz-Tlumatschau	48	45	Olmütz-Stadt	54	51	Wlkawa	42	39			
			Leipnik	53	50	Prag (St.B.)	31	28				b) Ungar. Linien		
3. Stationen der B.E.B.:			Lundenburg	38	35	Prag-Hrabovka (trs.)	31	28						
			Mähr.-Ostrau	55	52	Radotin	29	—	b) Knttenberger Localbahn			Bükk	27	24
Komotau	31	—	Möditz	45	42	Saaz	31	—				Nagy-Czenk	27	24
Kralup	32	29	Napagedl	47	44	Smichow	31	28						
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	31	28	Nezamislitz	53	50	Sternberg	55	52	Kuttenberg (Stadtbahnhof)	34	31	9. Stationen der R.Oe E.E.:		
Saaz	31	—	Olmütz	54	51	Taus	31	—						
			Prerau	51	48	Troppau	54	51	7. Stationen der St.E.G.:			Vulka-Pordány	27	24
4. Stationen der K.F.N.B.:			Radwanitz-Prossenitz	52	49	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	27	24				10. Stationen der kgl.U.St.E.:		
			Rohatetz	42	39	Wien-Lagerhaus	27	24	Ansterlitz	46	43			
Angern	32	29	Robrbach i. M.	44	41				Brünn	46	43	Hatvan		
Bedihošt	55	52	Saitz	40	37	6. Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.:			Grussbach-Schönau	44	41	Kaposvár		
Bisenz-Pisek	43	40	Sokolnitz	47	44				Kolin	46	43	Kétegyháza		
Bistritz a. H.	52	49	Standing	55	52				Kromau	46	43	Nagy-Surany		
Branowitz	42	39	Steruberg	55	52	a) Eigene Linien			Nestomitz (Zuckerfabrik)	33	—	Nagy-Tapolcsány	27	24
Brodek	52	49	Troppau	54	51				Nimburg	47	44	Sarvar		
Brünn	46	43	Ungar.-Hradisch	45	42	Adlerkosteletz	32	29	Olmütz	54	51	Selyp		
Chropin	52	49	Vschetul	49	46	Časlau	34	31	Peček	41	38	Szerencs		

a) = bei Reexpedition in Romanshorn — b) = bei Reexpedition in Buchs transit

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
737	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Kohlen, mineralische	Königshan	Starkenbach	Aufrechthaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	37 Kronen per 10.000 kg	20 Kronen per 10.000 kg	17 Kronen per 10.000 kg	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss eine Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen. Das Zugeständniss kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden
738	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Böhm.-Skalitz	Josefstadt-Jaroměř	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	Heller 8	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Reconstruction der Bezirksstrassen und Bezirksbrücken in Jaroměř bestimmt sein, und muss auf den Frachtbriefen der Bezirksausschuss in Jaroměř als Anfgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
				Liebstadtl						22				
				Roth-Kosteletz						12				
				Semil						25				
				Skutsch						29				
				Weiss-Tremeschna						9				
				Böhm.-Skalitz	Czernositz					8				
				Liebstadtl						24				
				Roth-Kosteletz						14				
				Semil						27				
				Skutsch						28				
				Weiss-Tremeschna						10				
				Böhm.-Skalitz	Smiritz					8				
				Liebstadtl						25				
				Roth-Kosteletz						14				
				Semil						28				
				Skutsch						27				
				Weiss-Tremeschna						11				
739	**Oester. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Raffinadezucker	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 6 vom 16. Jänner 1900 unter Pos. 500 für Raffinadezucker im Verkehre mit Čakovic publicirten Frachtsätze gelten nur in der Richtung von Čakovic nach den Elbe-Umschlagsplätzen.											

Fortlaufende Nummer	740	741	742
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete, bei Beförderung mittelst Separat-Güterzügen	Localbahn Cilli-Wöllan	
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den Verladestellen auf offener Strecke bei km 14·8 und 15·8 der Localbahn Zauchtel-Bautsch	Eis	
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Zauchtel	Sachsenfeld	Wöllan, Eitzdorf a. d. Pack, Schönstein, Heilenstein-Frasslau, Sachsenfeld, Trifail, Hrastnigg und umgekehrt
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane innerhalb der vorgeschriebenen Zeit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.	
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Localtarife	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein tarifmässiger Frachtsatz	Besteben keine directen Sätze	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	14 Heller	Heller per 100 kg: 24, 24	Kronen per Wagen: 10·74, 19·38, 13·98, 21·54
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		2·68, 4·84, 3·49, 5·38	8·06, 14·54, 10·49, 16·16
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	Die besonderen Bedingungen für die Einleitung der Separat-Güterzüge werden den Reflectanten über Ansuchen von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bekannt gegeben	Die Transportgebühren sind gleich bei Aufgabe der Sendungen zu entrichten. Im Falle seitens der Absender die Verladung in gedeckt gebauten Wagen im Frachtbriefe vorgeschrieben wird, kommen die Bestimmungen des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt A—VII —b, zur Anwendung. Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Ausbaue und zur Erweiterung der Elektricitätswerke an der Töll (Etschwerke) bestimmt sind, gelangt ab Stationen der österreichischen Linien der Südbahn, sowie in Budapest S.B. nach Bozen-Gries mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1900, der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den hiefür festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nummer	1	743	744
Die Publication erfolgt von der	2	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
und im Namen der	3	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Holzstoff, geschliffener, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun), der Pos. H—29 des Tarifes, Theil I (Abth. B, Absch. G)	a) Traubenzucker (Glykose), sowie Stärkezucker der Pos. Z—8 c und Syrup der Pos. 67 a, dann b) Stärke der Pos. 8—52 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wr.-Neustadt, Ternitz, Spielfeld, Payerbach-Reichenau, Kapfenberg, Gummern, Frohnleiten	Poprád-Felka, Igló
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest S.B. oder Triest-Freihafen	Bielitz, Śniatyn-Zatucze, Stanislau, Tysmienica
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Die Sendungen müssen ab Triest per mare zum Exporte gelangen. Einhaltung der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ sub VIII enthaltenen Bedingungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen durch die Parteien	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der sub a) benannten Artikel hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterreichisch-Ardriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1 giltig vom 1. September 1898	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	161, 157, 109, 154, 133, 99, 125	Heller a) 174, 312, 294, 263, 316, 287, 303, 271, 267, 251; b) 169, 283, 262, 247, 157, 152
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	139, 135, 95, 131, 115, 87, 109	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	22, 22, 14, 23, 18, 12, 16	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Im Rückvergütungswege: Bei Sendungen, welche im Zollgebiete von Triest zur Abgabe gelangen und von dort binnen 12 Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest an gerechnet, auf dem Seewege nach dem Auslande weiterbefördert werden, gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabsstation bis Triest nachweisenden Original-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest nach den ausländischen Bestimmungshafen nachweisenden Certificate des k. k Hafen- und See-Capitanates in Triest, welche Documente spätestens sechs Monate nach der Weiterbeförderung ab Triest bei der Controle der Einnahmen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien vorgelegt sein müssen	
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	1	745	746
Die Publication erfolgt	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	4	Calcium-Carbid	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	der Stückgutclasse II und der Wagenladungsclassen A 1 und B des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes oder umgekehrt: Lend-Gastein	Taxenbach
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Rosenheim	Allach
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	a) Bei Aufgabe als Frachtstückgut; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief; c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Frachtsätze des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, und zwar: ad a) die Frachtsätze der Stückgutclasse II ad b) die Frachtsätze der Wagenladungsclasse A 1 ad c) die Frachtsätze der Wagenladungsclasse B	Abtheilung: a) 0·72 | b) 0·80 | c) 0·88 (Frachtsätze in Mark für 100 kg)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Stückgutclasse II: 1·72 | Wagenladungsclasse A 1: 1·24 | B: 1·09 (Frachtsätze in Mark für 100 kg)	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
747	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mährischen Westbahn	Kartoffelpulpe	Kornitz	Dzbell-Jessenetz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	23 Heller	10 Heller	13 Heller	Im Kartirungswege		
748	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kokes	Klein-Schwechat	Lilienfeld	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	530 Heller per Tonne	500 Heller per Tonne	30 Heller per Tonne	Im Kartirungswege		
749	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	Eisenbahnschwellen	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Eger (für Elbogen), Marienbad (für Schönwehr)	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauleitung dieser Eisenbahn als Empfängerin zur Beförderung gelangen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
									Heller für 100 kg					
				Nensattl	Elbogen				10	8	2			
				Marienbad	Schönwehr				27	23	4			
750	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juli 1900 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage einer Schlackenziegelei in Kladno nach der Station Altkladno (B.E.B.) bestimmten Baumaterialien und maschinellen Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Altkladno (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung													

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

PRIVILEGIRTE ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHE STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. **Wien, 30. Jänner 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899. — Inland: Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. November 1899, Z. 51.748, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
4167	Weber Franz [1])	.	1	.	.	.	.	.
4221	Beher Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
4224	Kučera Josef	.	1	.	.	.	.	1
4249	Slatinka Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
4281	Pirker Mathias	.	1	.	.	.	.	.
4455	Binder Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
4459	Drda Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
4476	Busswald Michael	.	1	.	.	.	.	1
4577	Zanini Maximin	.	1	.	.	.	.	.
4678	Bečicka Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
4837	Słysz Laurenz	.	1	.	.	.	.	1
4919	Argović Jakob	.	1	.	.	.	.	1
4924	Franz Johann	.	1	.	.	.	.	1
4987	Fritsch Adolf August Josef	.	1	.	.	.	.	1
5017	Karadža Thaddäus	.	1	.	.	.	.	1
5159	Motyčka Johann	.	1	.	.	.	.	1
5252	Müller Johann	.	1	.	.	.	.	1
6127	Leder Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
7005	de Fatis Tabarelli Mansuet Franz	1	.	.	.	.	.	1
7126	Ortner Josef	.	1	.	.	.	.	1
7134	Petrović Josef	1	.	.	.	.	.	1
7216	Tilgner Johann	1	.	.	.	.	.	1
7259	Blaschitsch Stefan	1	.	.	.	.	.	1
7337	Tomsche Vincenz	1	.	.	.	.	.	1
7377	Friedl Ludwig	.	1	.	.	.	.	1
7435	Křizek Ottokar	1	.	.	.	.	.	1
7464	Patrin Josef	1	.	.	.	.	.	1
7712	Soldat Ludwig	1	.	.	.	.	.	1
7767	Gojanović Anton	.	.	.	.	1	.	1
7815	Eichberger Urban	1	.	.	.	.	.	1
7858	Lugner Rudolf	1	.	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ableben	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
7887	Gerhardt Franz	1	.	.	.	.	.	1
8123	Bressan Peter	1	.	.	.	.	.	1
8212	Neuwirth Julius	1	.	.	.	.	.	1
8259	Zambiasi Silvius	1	.	.	.	.	.	1
8353	Swierkosz Thomas	1	.	.	.	.	.	1
8508	Hanak Franz	.	1	.	.	.	.	1
8530	Adler Wolf [2]	.	.	.	.	.	.	1
8585	Niepel Josef	1	.	.	.	.	.	1
8657	Slaviček Alois	1	.	.	.	.	.	1
8714	Hofner Ernst	1	.	.	.	.	.	1
8755	Wölzer Eduard	1	.	.	.	.	.	1
8798	Polivka Alois	1	.	.	.	.	.	1
8805	Bittner Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
8880	Zahrubsky Emanuel	.	.	.	.	1	.	1
8892	Zlevor Franz	1	.	.	.	.	.	1
8893	Paidar Josef	1	.	.	.	.	.	1
8899	Hantschel Johann	1	.	.	.	.	.	1
8905	Müller Johann	1	.	.	.	.	.	1
8920	Kanzler Ernst	1	.	.	.	.	.	1
8937	Franz Pius	1	.	.	.	.	.	1
8942	Bortel Johann	1	.	.	.	.	.	1
8949	Frisch Josef	1	.	.	.	.	.	1
8998	Zaharia Georg	1	.	.	.	.	.	1
9008	Iwaszkiewicz Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
9026	Jakel Josef	1	.	.	.	.	.	1
9034	Polaček Johann	1	.	.	.	.	.	1
9037	Dočkal Josef	1	.	.	.	.	.	1
9042	Mlatković Franz	1	.	.	.	.	.	1
9046	Dietrich Anton	1	.	.	.	.	.	1
9057	Fialkowski Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
9064	Kořinek Franz	1	.	.	.	.	.	1
9078	Krása Anton	1	.	.	.	.	.	1
9084	Bartoň Lambert	1	.	.	.	.	.	1
9085	Eckert Carl	1	.	.	.	.	.	1
9102	Häuser Johann	1	.	.	.	.	.	1
9113	Dobrý Adolf	1	.	.	.	.	.	1
9119	Trněny Thomas	1	.	.	.	.	.	1
9123	Vanzetta Amadeus	1	.	.	.	.	.	1
9129	Vepřovský Franz	1	.	.	.	.	.	1
9130	Heinelt Ernest	1	.	.	.	.	.	1
9138	Laufer Hersch	1	.	.	.	.	.	1
9153	Schmid Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
9188	Walter Josef	1	.	.	.	.	.	1
9202	Cizl Andreas	1	.	.	.	.	.	1
9206	Valenta Sigmund	1	.	.	.	.	.	1
9212	Löwenstein Lorenz	1	.	.	.	.	.	1
9217	Kruk Eduard	1	.	.	.	.	.	1
9225	Ambrosi Johann	1	.	.	.	.	.	1
9237	Ševčik Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
9238	Jurka Josef	1	.	.	.	.	.	1
9244	Weczera August	1	.	.	.	.	.	1
9247	Folta Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
9257	Trojan Josef	1	.	.	.	.	.	1
9273	Walzl Josef	1	.	.	.	.	.	1
9277	Trýbl Josef	1	.	.	.	.	.	1
9294	Sagner Heinrich	1	.	.	.	.	.	1
9301	Roth Alois	1	.	.	.	.	.	1
9307	Schuster Hermann	1	.	.	.	.	.	1
9312	Souček August	1	.	.	.	.	.	1
9321	Bothe Michael Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
9329	Stěpán Josef	1	.	.	.	.	.	1
9348	Schorr Samuel	1	.	.	.	.	.	1
9349	Schützner Engelbert	1	.	.	.	.	.	1
9367	Schwegler Peter	1	.	.	.	.	.	1
9368	Böhm Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
9370	Hybler Felix	1	.	.	.	.	.	1
9371	Lyer Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
9375	Bock Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
9380	Stefaniuk Theodor	1	.	.	.	.	.	1
9390	Koutzký Prokop	1	.	.	.	.	.	1
9392	Wagner Eduard	1	.	.	.	.	.	1
9397	Nizinkiewicz Franz	.	.	.	.	1	.	1
9403	Malinowski Carl	1	.	.	.	.	.	1
9407	Chameides David	1	.	.	.	.	.	1
9416	Weiss Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
9429	Bucifal Jordan Ernst	1	.	.	.	.	.	1
9443	Fränkel Emanuel	1	.	.	.	.	.	1
9463	Mašiček Johann	1	.	.	.	.	.	1
9469	Svěcený Alois	1	.	.	.	.	.	1
9484	Medýnski Thomas	1	.	.	.	.	.	1
9531	Haupt Franz	1	.	.	.	.	.	1
9532	Tomažič Franz	1	.	.	.	.	.	1
9533	Logar Franz	1	.	.	.	.	.	1
9587	Schnelzer Franz	1	.	.	.	.	.	1
9590	Majka Carl	1	.	.	.	.	.	1
9606	Czitary Eugen	1	.	.	.	.	.	1
9659	Geidl Johann	1	.	.	.	.	.	1
9661	Kromer Josef Johann	1	.	.	.	.	.	1
9684	Wolff Julian	1	.	.	.	.	.	1
9700	Kokoska Johann	1	.	.	.	.	.	1
9716	Kropelnicki Josef	1	.	.	.	.	.	1
9732	Swoboda Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
9754	Plišek Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
9811	Polutnig Michael	1	.	.	.	.	.	1
9812	Pontilli Heinrich	1	.	.	.	.	.	1
8455	Mader Ludwig [3]	.	1	.	.	.	.	.
8983	Runge Josef [3]	.	1	.	.	.	.	.
9841	Kalcher Lorenz [3]	.	1	.	.	.	.	.
12137	Král Anton [3]	1	.	.	.	.	.	1

[1]) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt werden (soll angeblich in Verlust gerathen sein) und wolle im Vorfindungsfalle an das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung eingesendet werden.

[2]) Dieses Certificat wurde infolge bewilligter Namensänderung des Besitzers von Adler auf Koch eingezogen.

[3]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird von Seiten des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung veranlasst.

Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft Società Triestina Tramway.

Die k. k. Statthalterei in Triest hat auf Grund der vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 6. November 1899, Z. 35.665, ertheilten Ermächtigung die geänderten Statuten der Actiengesellschaft Società Triestina Tramway genehmigt.

Triest, am 1. December 1899. — Z. 27.251. E.-M.-Z. 60.519.

Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899.

(Fortsetzung.)

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

VIII.

Beförderung von Gütern.

§ 50.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

. . . . . .

4. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage B Anwendung finden, insbesondere:

a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches,

sowie alle Nitroglycerin-Präparate, deren Eisenbahntransport für Oesterreich und Ungarn nicht ausdrücklich durch eine specielle Verfügung gestattet ist;	abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen;

b) nicht abtropfbare Gemische von Nytroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse,

sofern nicht in Oesterreich und Ungarn eine besondere Bewilligung gegeben wird (wegen Dynamitpatronen vgl. Anlage B, Nr. XXXV a);	
c) pikrinsaure Salze, sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten (wegen der Streichhölzer vgl. Anlage B, Nr. III);	c) pikrinsaure Salze, sowie explosive Gemische, die pikrinsaure oder chlorsaure Salze enthalten;

d) Knallquecksilber, Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate

(wegen Zündhütchen, Zündungen, Knallbonbon und Knallerbsen vgl. Anlage B, Nr. II, XLI und XLIII);	

e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten

(wegen der Streichhölzer, sowie der Zündbänder und Zündblättchen — amorces — vgl. Anlage B, Nr. III und XLII a);	

f) geladene Schusswaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in Anlage B verzeichneten Gegenstände.

Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen massgebend.

2. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.

Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die

besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn. Es ist den Eisenbahnen insbesondere gestattet, für den Fall des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung solcher Gegenstände die zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag zu beschränken.	Tarife. Wegen Beschränkung der Höhe des Schadenersatzes siehe § 81, Abs. 2.

. . . . . .

4. Locomotiven, Tender und Dampfwagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen. Dieselben müssen sich in lauffähigem Zustande befinden und von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein.	4. Eisenbahnfahrzeuge, sofern sie auf eigenen Rädern laufen. Sie müssen sich in lauffähigem Zustande befinden. Locomotiven, Tender und Dampfwagen müssen von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein. C. Die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände dürfen nicht bahnlagernd gestellt werden.

§ 51.

Inhalt des Frachtbriefes.

(1) Jede Sendung muss

— sofern nicht seitens der Aufsichtsbehörde für gewisse Transporte Ausnahmen zugelassen werden —	

von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

. . . . . .

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
f) Die Angabe des etwa declarirten Interesses an der Lieferung (§ 84 ff).	f) Die etwaige Angabe des Interesses an der Lieferung (§ 84 ff).
g) Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern ist (§ 56).	g) Die Angabe, ob die Sendung als Eilgut oder als Frachtgut zu befördern ist.
. . . . .	
l) Die etwaige Angabe des einzuhaltenden Transportweges, eventuell unter Bezeichnung der Station, wo die Zollabfertigung stattfinden soll. In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt. Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benützen: 1. dass die Zollabfertigung immer in der vom Absender bezeichneten Station stattfindet; 2. dass keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benützt hätte; 3. dass die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre.	l) Bei Sendungen, welche einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die zu berührende Abfertigungsstelle, falls der Absender eine solche zu bezeichnen wünscht. Die Eisenbahn hat eine derartige Vorschrift zu befolgen. Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportwegs ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet.
* Hat die Versandtstation einen anderen Transportweg gewählt, so hat sie davon dem Absender Nachricht zu geben.	
. . . . .	

§ 52.

Form des Frachtbriefes.

(1) Zur Ausstellung des Frachtbriefes sind Formulare nach Massgabe der Anlage C und D zu verwenden, welche auf allen Stationen zu den im Tarife festzusetzenden Preisen käuflich zu haben sind. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weisses Papier, für Eilfracht gleichfalls auf weisses Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden carminrothen Streifen, gedruckt sein. Für die Frachtbriefe ist Schreibpapier zu verwenden, welches die von

der Aufsichtsbehörde festzusetzende Beschaffenheit besitzt. | dem Reichs-Eisenbahn-Amte festzusetzende Beschaffenheit besitzt.

(2) Es können jedoch durch die Aufsichtsbehörde für | (2) Es können jedoch durch die Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts für

regelmässig wiederkehrende Transporte zwischen bestimmten etc.

. . . . . .

(5) Es ist gestattet, auf die | (5) Es ist gestattet, auf der

Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes die Firma des Ausstellers aufzudrucken

Ebendaselbst

ist es — jedoch ohne jede Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn — gestattet, die folgenden nachrichtlichen Vermerke anzubringen: | können auch — jedoch ohne Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn — die nachfolgenden nachrichtlichen Vermerke angebracht werden:

„von Sendung des N. N.“ —
„im Auftrage des N. N.“ —
„zur Verfügung des N. N.“ —
„zur Weiterbeförderung an N. N.“ —
„versichert bei N. N.“

Diese Vermerke können sich nur auf die ganze Sendung beziehen.

An gleicher Stelle ist die den Bestimmungen der internationalen Reblaus-Convention entsprechende Erklärung und amtliche Bescheinigung aufzunehmen.

. . . . . .

* *Der mit einem seitlichen Strich versehene Wortlaut ist dem in Vorbereitung begriffenen Nachtrage IV zum B.-R. entnommen.*

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(7) Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen. Den laut § 50 B bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen siud besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben. Werden bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, für welche

das Zusammenladen | die Vereinigung mit anderen Gegenständen in ein Frachtstück

nach Anlage B, Nr. XXXV, gestattet ist, mit anderen Gütern zusammen zur Beförderung in Wagenladungen aufgegeben, so bedarf es der Beigabe eines besonderen Frachtbriefes für diese Gegenstände nicht. Für derartige Wagenladungen genügt ein Frachtbrief, in welchem jedoch die nur bedingungsweise zugelassenen Güter als solche durch Hinzufügung des Wortes „(bedingungsweise)“ ausdrücklich bezeichnet werden müssen. Den

| nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung

vom Absender aufzuladenden oder vom Empfänger abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

. . . . . .

§ 53.

Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge.

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit | (1) Der Absender haftet für die Richtigkeit und die Vollständigkeit

der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen etc.

. . . . . .

(3) Zur Ermittlung des Gewichtes und der Stückzahl einer Sendung ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen.

Der Tarif bestimmt, ob hiefür eine Gebühr erhoben wird. |

Ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes der Wagenladungsgüter ist die Eisenbahn gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben verpflichtet, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und die vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen. Einem Antrag auf bahnseitige Gewichtsfeststellung ist es

| in allen Fällen, wo die Fracht tarifmässig nach dem Gewichte berechnet wird,

gleichzuachten, wenn der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat.

. . . . . .

| (6) Für die Beladung der Wagen ist das daran vermerkte Ladegewicht massgebend. Eine stärkere Belastung ist bis zu der an den Wagen angeschriebenen Tragfähigkeit insoweit zulässig, als nach der natürlichen Beschaffenheit des Gutes nicht zu befürchten ist, dass in Folge von Witterungseinflüssen während des Transports die Belastung über die Grenze der Tragfähigkeit hinausgehen werde. Eine die Tragfähigkeit überschreitende Belastung — Ueberlastung — ist in keinem Falle gestattet. Bei solchen ausserdeutschen Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende, dem Ladegewichte der deutschen Wagen entsprechende Anschrift tragen, darf das angeschriebene „Ladegewicht“ oder die angeschriebene „Tragfähigkeit“ bei der Beladung keinesfalls um mehr als 5 Procent überschritten werden.

(6) Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung
| oder bei zu niedriger Angabe des Gewichts, sowie bei Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens ist — | (7) Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichts einer Wagenladung sowie bei Ueberlastung eines vom Absender selbst beladenen Wagens ist —

abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze etc.

Betriebsreglement.

* (7) Wenn die im § 50 A, Ziffer 4, und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausseracht gelassen werden, beträgt der Frachtzuschlag 12 Kronen für jedes Bruttokilogramm des ganzen Versandstückes.

(8) In allen anderen Fällen beträgt der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe, sofern diese eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist, eine Krone für den Frachtbrief, sonst das Doppelte des Unterschiedes der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber eine Krone.

(9) Im Falle zu niedriger Angabe des Gewichtes beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das angegebene und der für das ermittelte Gewicht.

(10) Im Falle der Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht.

Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Ueberlastung vorliegt, so wird sowohl der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, als auch der Frachtzuschlag für Ueberlastung erhoben.

(11) Der Frachtzuschlag für Ueberlastung (Absatz 10) wird erhoben:

a) bei Verwendung von Wagen, die nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Anschrift tragen: wenn das angeschriebene „Ladegewicht“ oder die angeschriebene „Tragfähigkeit“ bei der Beladung um mehr als fünf Percent überschritten ist;
b) bei Verwendung von Wagen, welche zwei Anschriften tragen, und zwar: „Ladegewicht (Normalbelastung) und Tragfähigkeit (Maximalbelastung)“, wenn die Belastung diese Tragfähigkeit überhaupt übersteigt.

(12) Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe von Gütern, zu deren Verwiegung die Eisenbahn verpflichtet ist (Absatz 3);

Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(8) Wenn die im § 50 A, Ziffer 4, und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Inhaltsangabe zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, so beträgt der Frachtzuschlag 12 Mark für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstücks.

(9) In allen anderen Fällen unrichtiger Inhaltsangabe beträgt der Frachtzuschlag, sofern die unrichtige Inhaltsangabe eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist, 1 Mark für den Frachtbrief, sonst das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber 1 Mark.

(10) Im Falle zu niedriger Angabe des Gewichts einer Wagenladung beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht, welche für das angegebene und für das ermittelte Gewicht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation zu entrichten ist.

(11) Im Falle der Ueberlastung (Abs. 6) eines vom Absender selbst beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht. Diese Bestimmung ist auch auf solche Gegenstände, deren Fracht tarifmässig nicht nach dem Gewichte berechnet wird, sinngemäs anzuwenden. Ist insbesondere die Fracht nach der Ladefläche zu berechnen, so erfolgt die Ermittelung des Frachtzuschlags in der Weise, dass zunächst die nach der Ladefläche des verwendeten Wagens berechnete Fracht als Fracht für das im einzelnen Falle zulässige höchste Belastungsgewicht angesehen, der sich hiernach für das höchste Belastungsgewicht ergebende Frachtbetrag sodann verhältnissmässig auf das Uebergewicht übertragen und der für das Uebergewicht gefundene Frachtbetrag sechsfach genommen wird.

(12) Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Ueberlastung vorliegt, so wird sowohl der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe (Abs. 10), als auch der Frachtzuschlag für Ueberlastung (Abs. 11) erhoben.

(13) Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

* *Früher* (8), *wird durch Nachtrag IV auf* (7) *geändert werden.*

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
b) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung durch die Eisenbahn verlangt hat;	a) bei unrichtiger Gewichtsangabe und bei Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung verlangt hat;
c) bei einer während des Transports infolge von Witterungseinflüssen eingetretenen Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, dass er bei der Beladung des Wagens die geltenden Bestimmungen eingehalten hat.	b) bei einer während des Transports in Folge von Witterungseinflüssen eingetretenen Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, dass er bei Beladung des Wagens das daran vermerkte Ladegewicht nicht überschritten hat.

§ 54.

Abschluss des Frachtvertrages.

. . . . . .

(4) Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen	(4) Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs

oder nach besonderer Vereinbarung von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefs etc.

. . . . . .

(7) Bei solchen Gütern, welche nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, kann mit Zustimmung des Absenders

an Stelle des Duplicates ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein etc.

. . . . . .

§ 56.

Auflieferung und Beförderung des Gutes.

(1) Das Gut muss in den von der Eisenbahn festzusetzenden Dienststunden aufgeliefert und, falls die Verladung tarifmässig dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der mit demselben Frachtbriefe aufgegebenen Sendung ist, sofern die Auflieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird, die Eisenbahn berechtigt, ein im Tarife festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn Güter, welche von der Eisenbahn zu verladen sind,	(1) Das Gut muss in den von der Eisenbahn festzusetzenden Dienststunden aufgeliefert und, falls die Verladung nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der mit demselben Frachtbrief aufgegebenen, von der Eisenbahn zu verladenden Sendung ist, sofern die Auflieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird, die Eisenbahn berechtigt, ein im Tarife festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn von der Eisenbahn zu verladende Güter

mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbriefe aufgeliefert sind etc.

(2) Die Beförderung erfolgt, je nach der Bestimmung im Frachtbriefe, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht.	als Eilgut oder als Frachtgut.

. . . . . .

(4) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transporte angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann. Jede Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmung begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.	(4) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zur Beförderung angenommen worden sind, sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme rechtfertigen. Eine Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften begründet den Anspruch auf Ersatz des daraus entstehenden Schadens.

. . . . . .

(6) Die Bereitstellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, zu besorgen hat (siehe Abs. 1),

muss für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Auflieferung etc.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Station Přivlak-Ponikla für den Gesammtverkehr.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction zufolge wurde am 25. Jänner die auf der Localbahn Starkenbach-Rochlitz gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Station Přivlak-Ponikla für den Gesammtverkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 14. December 1899, Z. 76.754, dem Josef Hidegkuti in Német-Szent-Pétri für eine von der Station Uj-Arad der Linie Arad—Temesvár-Józsefváros der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Zádorlak, Fönlak, Német-Szent-Pétri, Székeskut und Nagyfalu führende, in der Endstation Varjas mit der Localbahn Valkány-Varjas des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 17. December 1899, Z. 83.433, dem Dr. Josef Ormay in Koritnicza und dem Stefan Angyal in Rozsahegy (Rosenberg) für eine von der Station Rozsahegy der Hauptlinie Csácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, über Fehérpatak und Osada bis zum Cur- und Badeorte Koritnicza führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 19. December 1899, Z. 80.185, dem Sholto Donglas, Pächter der fürstlich Eszterházy'schen Kohlenbergwerke im Ritzinger-Reviere (Comitat Sopron), für eine von der Station Agfalva (Agendorf) der Linie Wr.-Neustadt—Sopron—Kanizsa—Barcs der Südbahn abzweigende und bis zu den Ritzinger Kohlenwerken führende Drahtseilbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 10. Jänner, Z. 84.036 ex 1899, der Direction der Biharer Comitats-Localbahnen in Budapest für eine von der Endstation Nagy-Léta—Vértes der Localbahn Debreczen—Nagy-Léta—Vértes abzweigende und diese in der Station Székelyhid mit der Linie Székelyhid—Margitta—Szilágy-Somlyó der Biharer Comitats-Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 28. December 1899, Z. 77.261, dem Med. Dr. Adolf Heinrich, Director des Cur- und Badeortes Trencsén-Teplicz, für eine von der Station Trencsén-Tepla der Linie Galantha—Trencsén-Tepla—Zsolna (Sillein) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Tepla bis zum Cur- und Badeorte Trencsén-Teplicz führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 3. Jänner, Z. 79.353, dem Advocaten Dr. Edmund Bene und dem Civilingenieur Ludwig Környei in Budapest für eine von der Station Gyula (Békés-Gyula) der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Gula—Szeged-Rokus—(Eszék—Villány) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Gyula-Varsánd, Nagy-Szerind, Miske, Vadász und Barakony (Comitat Békés) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte schmalspurige Localbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe Zágráb-Podsused-Samobor. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és Közlekedési közlöny" verlautbart in Nr. 149 ex 1899 die Concessionsurkunde zum Baue und Betriebe einer vom Weichbilde der Stadt Zágráb (Agram) im Anschlusse an das dortige innerstädtische Strasseneisenbahnnetz ausgehenden, mit Berührung der gemeinschaftlichen Station Podsused der Peagelinie Steinbrück—Zágráb—Sziszek der Südbahn und der Zagorianerbahn Csáktornya—Varasd—Podsused—Zágráb führenden Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1898). Die Baukosten dieser als schmalspurige Linie (76 cm Spurweite) im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als Localbahn zu erbauenden und als solche in eigener Regie zu betreibenden Eisenbahn, deren Concessionärin die „Vereinigte Eisenbahn und Betriebsgesellschaft" in Berlin und Wien ist, sind mit fl. 580.000, d. i. mit fl. 29.000 per km bemessen, von welcher Summe Beträge von je fl. 75.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und von fl. 8000 zur Anlage eines Reservefonds zu entnehmen sind.

Als Stationen und Haltestellen sind herzustellen und einzurichten:

1. Die Ausgangsstation Zágráb-Samobor für den Gesammtverkehr auch als Wasser- und Maschinenstation:
2. Vrabce, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr;
3. Stenjevec, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr;
4. Susedgrad (nächst Podsused), Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
5. Sveta-Nedelja, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr;
6. die Endstation Samobor für den Gesammtverkehr, auch Wasser- und Maschinenstation.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Betriebsergebnisse des Jahres 1899.) Dem Berichte der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft über die Betriebsergebnisse im Jahre 1899 zufolge wurde von circa 40 Millionen beförderten Personen eine Einnahme von circa fl. 3,230.000 erzielt. Im Jahre 1898 wurden 36,800.000 Personen befördert und hiefür fl. 2,938.000 vereinnahmt. Die Betriebseinnahme des Jahres 1899 ist die grösste seit Bestand der Gesellschaft und übersteigt die des Jahres 1898 um circa fl. 290.000. Ein Vergleich mit der Einnahme des Jahres 1895, als dem Abschlussjahre des Pferdebetriebes, in welchem fl. 1,950.000 vereinnahmt wurden, zeigt eine Mehreinnahme von nahezu fl. 1,300.000, was einer Steigerung von 66 Percent entspricht. Im abgelaufenen Jahre wurde die Linie auf der Csömörerstrasse bis zum Hajtsárweg verlängert und noch im September dem Verkehre übergeben. Der bereits im Jahre 1898 begonnene Bau der Linie ins Leopoldifeld konnte infolge der bei der Expropriation aufgetauchten Hindernisse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1899) im verflossenen Sommer nicht finalisirt werden. Die diesbezüglichen Schwierigkeiten wurden in den letzten Monaten behoben, der Bau fortgesetzt, und wird die Eröffnung dieser Linie im Laufe des Monates Jännar 1900 erfolgen. Das Gesammtnetz der Gesellschaft erstreckt sich derzeit bei 51·5 km Strecke auf 112·2 km Geleise. Die Gesellschaft hat auch den Ausbau verschiedener neuer Linien in Aussicht genommen und dürften einige derselben bereits im Laufe dieses Jahres zur Ausführung gelangen. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 und 15 ex 1898.)

Budapester elektrische Stadtbahn-Gesellschaft. (Bauthätigkeit und Betriebsergebnisse im Jahre 1899.) Im Verhältniss zum Jahre 1898 hat die Direction der Budapester elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft im abgelaufenen Jahre 1899 im Interesse der Ergänzung und Erweiterung ihres Bahnnetzes einen bedeutenden Fortschritt zu verzeichnen. Der Ausbau der elektrischen Quaibahn wurde nämlich nach Beseitigung von Schwierigkeiten, welche der Realisirung des Projectes mehr als ein Jahrzehnt hindurch hindernd im Wege standen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 und 39 ex 1890 und Nr. 36 ex 1892), endlich der Verwirklichung zugeführt. Auf Grund der von der Regierung nunmehr erlangten Bewilligung wird die Gesellschaft mit Eintritt des Frühjahres den Ausbau der theils als Viaductstrecke, theils als Niveaustrecke projectirten Bahnlinie in Angriff nehmen, wodurch die Innere Stadt und die Leopoldstadt mit den durch die Ringstrassenlinie durchschnittenen Bezirken in einen einheitlichen Ringverkehr einbezogen wird. Für die Gesellschaft ist auch schon der Umstand von bedeutendem Vortheil, dass der bereits in Betrieb stehende Theil der Quaibahn zwischen dem Borárostér und dem Eskütér, welcher in seinem derzeitigen unvollendeten Zustande den an diese Bahn gestellten Anforderungen nicht zu entsprechen vermochte, nunmehr als organischer Bestandtheil eines Ringverkehres seine ursprüngliche Bedeutung vollauf erlangen wird. Die Direction hat den Beschluss gefasst, die von der Betriebslinie am Ferencz-Körut (Franzensring) abzweigend, durch die verbreiterte Mesterutcza bis zum Franzstädter Bahnhof der Ungar. Staatsbahnen zu führende Bahnlinie, deren administrative Begehung anfangs November 1899 abgehalten wurde und deren Verlängerung bis zu dem in Bau begriffenen neuen Schweineschlachthaus in Aussicht genommen ist (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 132 ex 1899), sofort nach Erhalt der Concession zu bauen. Im abgelaufenen Jahre wurde auch das zweite Geleise der Barossgassenlinie ausgebaut, wodurch nicht nur die glattere Abwicklung des Verkehres auf dieser Linie, sondern auch die Einführung des directen Verkehres zwischen dem Egyetemtér (Universitätsplatz) und dem Westbahnhofe, sowie zwischen dem Eskütér (Schwurplatz) und dem Stadtwäldchen ermöglicht wurde. Die Gesellschaft projectirt auch die Verlängerung der Barossgassenlinie vom Universitätsplatz bis

zur Schwurplatzbrücke (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 3 ex 1900), und wird diese dazu berufen sein, wichtige Verkehrsinteressen zu befriedigen. Zwischen den Stadtbahngeleisen am Terézkörut und den Geleisen der Strasseneisenbahn-Gesellschaft am Lipótkörut wurde der Anschluss im abgelaufenen Jahre gleichfalls hergestellt, und hat die Gesellschaft für die Inverkehrsetzung von Theaterwagen das Peagerecht erlangt, so dass sie die Geleise am Leopoldring bis zur Ausweiche vor dem Lustspieltheater mit der Strasseneisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich benützen kann. Zum Schlusse hat die Gesellschaft im abgelaufenen Jahre in Gemeinschaft mit der Strasseneisenbahn-Gesellschaft auf den linksufrigen Linien den Umsteigverkehr eingeführt und gleichzeitig Fahrkartenhefte zur Ausgabe gebracht, welche Verfugungen sich sowohl für das Publicum, als auch für die Gesellschaft als vortheilhaft erwiesen haben. Zur Bedeckung der Baukostender Quaibahn und der Mestergassenlinie wird die Gesellschaft auf Grund des in der Generalversammlung der Actionäre gefassten Beschlusses, sowie auf Grund der behördlichen Bewilligung demnächst 10.000 Stück Actien im Nominalwerthe von 1 Million Gulden emittiren. Die Gesellschaft hat im abgelaufenen Jahre nach 18,700.000 beförderten Personen 1,413.000 Gulden eingenommen, daher um circa fl. 21.000 weniger als im Vorjahre, welchem Ausfalle hingegen bedeutende Betriebsersparnisse gegenüberstehen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate September 1899.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September 1899 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 15. September die 28 km lange Theilstrecke Aurich—Wittmund der Kreisbahn Aurich-Wittmund-Leer mit den Stationen Aurich Bahnhof, Landhorst, Plaggenburg, Middels-Westerloog, Ogenhargen, Middels-Osterloog, Ardorf, Willen, Wittmund Haltepunkt und Wittmund Bahnhof für den Gesammtverkehr; in Aurich, woselbst sich der Sitz der Gesellschaft befindet, wurde für die Leitung des Betriebes eine Betriebs-Direction errichtet.

b) In Baden: Am 20. September die 10·76 km lange Bahnstrecke Walldürn—badisch-bayerische Landesgrenze (Amorbach) der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr; die neue vollspurige Bahnstrecke bildet die Fortsetzung der Seitenlinie Seckach—Walldürn der Odenwaldbahn und setzt sich von der Landesgrenze als bayerische Staatsbahnstrecke nach Amorbach fort, wo sie an die Strecke Amorbach—Miltenberg, bezw. Aschaffenburg anschliesst; an der badischen Theilstrecke liegen die Stationen Gerolzahn und Rippberg.

c) In Bayern: Am 25. September die 6·87 km lange Localbahn Haidhof—Burglengenfeld der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit den Haltestellen Teublitz und Burglengenfeld, sowie den Halteplätzen Maximilianshütte, Saltendorf und Wöland.

— (Eröffnung neuer Verkehrsstellen im Laufe des Monates September 1899.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September 1899 folgende Verkehrsstellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. September die Haltestelle Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre, sowie dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Station Marienborn zwischen den Stationen Helmstedt und Wefensleben an der Strecke Eilsleben-Helmstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, von lebenden Thieren in Wagenladungen und Fahrzeugen von und nach Stationen der Marienborn-Beendorfer Kleinbahn; die Annahme und Auslieferung von Gütern etc. von und an Privatpersonen in Marienborn (Ortsverkehr) ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Betkenhammer zwischen den Stationen Jastrow und Plietnitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg als Haltepunkt für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie Gütern in Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Heiligenstedten zwischen den Stationen Itzehoe und Wilster an der Strecke Elmshorn—Hoidding im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; am 6. September der Haltepunkt Pegelow zwischen den Stationen Wulkow und Trampke an der Strecke Stettin—Stargard i. P.—Belgard im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner am 15. September der Personenhaltepunkt Terkelsbüll zwischen den Stationen Dingleff und Bülderup-Bau an der Strecke Tingleff—Tondern im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welcher bisher für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken.

b) In Sachsen: Am 10. September die Haltestelle Neuhaide an der schmalspurigen Eisenbahnlinie Wilkau—Carlsfeld der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen auch für den allgemeinen Güterverkehr.

c) In Bayern: Am 7. September die Station V. Classe Ergolding zwischen den Stationen Landshut und Mirskofen an der Linie München—Regensburg der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh.

d) In Elsass-Lothringen: Am 1. September der Haltepunkt Ottenheim A an der Linie Kehl-Ottenheim der Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft für den Personen und-Gepäcksverkehr.

Italien. (Eisenbahn Vicenza-Schio-Vall'Arsa-Rovereto.) Der „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" entnehmen wir nachstehende Mittheilungen über die bereits erwähnte projectirte Linie Vicenza-Schio-Vall 'Arsa-Rovereto. „In den venetianischen Provinzen macht sich für den Bau einer kürzeren Verbindung zwischen Venedig und dem Brenner, als die jetzt bestehende über Verona-Ala, eine ziemlich lebhafte Bewegung geltend. Die bereits gebaute Strecke Trient—Tezze, welche noch immer ihrer Verlängerung bis Drimolano-Bassano und ihres Anschlusses an das italienische Bahnnetz harrt und welche gerade in der Absicht gebaut wurde, eine raschere Verbindung zwischen der Tiroler Linie und Venedig zu schaffen, soll nach den neuen Projecten nicht mehr in Betracht kommen, ds sie wegen ihrer Steigungs- und Krümmungsverhältnisse keine grosse internationale Verkehrsader bilden könne. Es wird deshalb eine neue Linie für diese Verbindung befürwortet, und zwar von Vicenza über Schio, Valle dei Signore-Vall 'Arsa nach Rovereto. Die zu bauende Linie wäre beiläufig 70 km lang und würde den Weg Venedig—Trient über Ala um 60 km und über Bassano-Drimolano-Tezze um 15 km abkürzen."

— (Frachtermässigung für Transporte zur Ausstellung in Paris.) Die Verwaltungen der Mittelmeerbahn, der Adriatischen und der Sicilischen Eisenbahn haben dem Ministerium für öffentliche Arbeiten die Vorschläge für anlässlich der Pariser Weltausstellung 1900 auf itatienischem Territorium zu gewährende Ermässigungen unterbreitet. Die Ermässigungen wären folgende: für Frachten 25 Percent für den Transport zur Weltausstellung und 75 Percent für den Rücktransport, und zwar sowohl im internationalen, als auch im inländischen Dienste, jedoch mit dem Minimalsatz von L. 0·0357 per Tonnenkilometer. Die Nebentaxen werden von der Ermässigung nicht berührt. Um von der Ermässigung Gebrauch machen zu können, wird der Absender ausser den Transport- und eventuellen Zolldocumenten auch eine Beschreibung der Frachtgüter vorzuweisen haben. Auch für die Hin- und Rückfahrt der Aussteller und Jurymitglieder werden entsprechende Ermässigungen seitens der Verwaltungen eingeräumt werden; die betreffenden Anträge befinden sich zur Prüfung bei den betheiligten Ministerien.

— (Neuerungen im Personenverkehre.) Am 21. November v. J. hat in Rom beim General-Inspectorate der Eisenbahnen die erste Sitzung der mit dem Studium von Reformen im Personenverkehre betrauten Commission stattgefunden. Dieselbe besteht aus Vertretern des General-Inspectorates der Eisenbahnen, der Mittelmeerbahn, der Adriatischen und der Sicilischen Eisenbahn. In dieser Sitzung gelangte einer der wichtigsten Gegenstände zur Berathung, nämlich die Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Tour- und Retour-Fahrkarten. Es wurde beschlossen, eine Giltigkeitsdauer von zwei Tagen bei solchen Fahrkarten für die Entfernung bis 100 km, von drei Tagen für die Entfernung von 101 bis 200 km und von vier Tagen bei einer Entfernung von über 300 km zu beantragen.

— (Trajectkahnverkehr zwischen Reggio Calabria und Messina.) Seit 1. November 1899 verkehren, wie schon kurz berichtet, zwischen Reggio Calabria und Messina über die Meerenge grosse, nach amerikanischem System gebaute Trajectkähne (Ferry boats), welche zur Ueberführung von Eisenbahnfahrzeugen dienen. Jedes Boot fasst sechs Wagen. Der

Ueberfuhrdienst erstreckt sich sowohl auf die Güterwagen, als auch auf die Personenwagen, da zwischen Sicilien und Neapel-Rom mit den Eilzügen der Linie längs des tyrrhenischen Meeres ein directer Wagenverkehr eingerichtet worden ist. Durch diesen Trajectverkehr sind also die sicilianischen Bahnen endlich in directen Verkehr mit den Bahnen des Festlandes gesetzt worden. In tarifarischer Beziehung wird die Ueberfahrtstrecke Reggio—Messina mit 15 km bemessen und als Linie der sicilianischen Bahnen behandelt. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Jahresbericht der Sicilianischen Eisenbahnen.) Aus dem Berichte der Rechnungsleger der Sicilianischen Eisenbahnen für die Hauptversammlung vom 28. November 1899 ist Folgendes hervorzuheben: Die Einnahmen des gesammten Netzes bezifferten sich in dem am 30. Juni 1899 beendeten Betriebsjahre auf L. 11,210.098 und übersteigen damit um L. 645.647 diejenigen in 1897/98. Hiervon entfallen vertragsmässig auf die Gesellschaft L. 8,757.881, ferner Zurückvergütung von Spesen L. 240.971, Regierungszuschüsse L. 2,996.379 und Kilometervergütung auf die neuen Linien L. 4,901.013, zusammen daher L. 16,906.245. Dem stehen gegenüber: Betriebs- und Verwaltungsspesen L. 9,412.073, d. h. L. 100.334 mehr wie in 1897/98, Zins- und Tilgungsdienste für die zur Herstellung der neuen Linien aufgenommenen Anleihen L. 4,808.674, Banquierprovisionen L. 31.585, Zuschuss für Erneuerung des rollenden Materiales L. 400.000 und Abschreibung auf die Gründungsspesen L. 16 657. Im Ganzen daher L. 14,668.990, so dass zur Verfügung der Actionäre L. 2,237.255 verbleiben. Hievon werden L. 388.878 der ausserordentlichen Rücklage überwiesen, die damit auf L. 3,793.393, d. h. fast die statutenmässige Höhe, anwächst, und L. 1,400.000 dienen zur Vertheilung einer Dividende von 7 Percent auf die umlaufenden 40.000 Actien zu L. 500.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2253 Tonnen Gehalt ist am 18. October 1899 nach 18tägiger Fahrt mit 14 Passagieren und 2537 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Calcutta 14.556 kg Häute (hievon 10.650 kg für Venedig); aus Bombay 35.075 kg Baumwolle, 97.440 kg Mirabellen, 1.369.742 kg Leinsamen (hievon 50.000 kg für Venedig), 683.351 kg Ricinussamen (hievon 633.413 kg für Venedig), 13.905 kg Gummi, 6293 kg Pfeffer (hievon 5000 kg für Ancona), 620 kg Perlmutter für Constantinopel, 180 kg Kümmelsamen für Constantinopel, 100 kg Quassiaöl für Constantinopel, 1400 kg Conserven für Constantinopel, 380 kg Rosenöl, 50 kg Mineralien, 625 kg Pignolen für Constantinopel, 75.035 kg Sesam für Alexandrien, 15.000 kg Cocosnüsse für Alexandrien, 20 kg Teppiche für Alexandrien, 96 kg Corallen für Alexandrien, 350 kg Bücher, 10.459 kg Thee für das Ausland; aus Carachi: 10.900 kg Häute für Venedig; von der Koromandelküste 18.000 kg Sennesblätter; aus Aden 914 kg Perlmutter, 175 kg Thee, 4060 kg Kaffee, 350 kg Zimbelli, 60 kg Seide für Constantinopel, 3130 kg Weihrauch für Beirut, 1635 kg Tuch für Beirut; aus Port-Said: 6081 kg Indigo, 39.905 kg Zinn, 64.411 kg Kaffee, 5250 kg Thee, 2700 kg Därme, 18.000 kg Tabak für Cospoli, 36.260 kg Häute, 600 kg Sackleinwand für Jaffa, 720 kg Baumwolle für Fiume. Der Werth der eingeführten Waaren betrug ö. W. fl. 788.618.

„Adria" kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Betriebsthätigkeit im Jahre 1899.) Dem Geschäftsberichte der Direction der „Adria" über ihre Betriebsthätigkeit im Jahre 1899 zufolge hat diese ihren, im Regierungsvertrage übernommenen Verpflichtungen vollauf entsprochen. Von den drei auf den Stapel gelegten Neubauten, welche den Ersatz für die Dampfer „Jókai", „B. Kemény" und „Tibor" bilden, sind die neuen Dampfer „Jókai" und „B. Kemény" bereits übernommen und in Dienst gestellt. Diese Dampfer wurden gelegentlich ihrer Uebernahme von den hiebei intervenirenden Organen des kgl. ungarischen Handelsministeriums als in jeder Beziehung entsprechend gefunden. Die drei neuen Dampfer haben eine Tragfähigkeit von je 4000 t, und sind gegenwärtig die grössten Dampfer der ungarischen Handelsflotte. Die Geschäftsthätigkeit der „Adria" hat auch im verflossenen Jahre an Umfang zugenommen, und weist der von ihr bewältigte Gesammtverkehr circa 663.700 t gegen 615.153 t im Jahre 1898 auf. Hievon participirt die Ausfuhr über Fiume mit 250.000 t (+ 45.000 t), die Einfuhr mit 55.300 t (— 18.000 t) und der Zwischenhafenverkehr mit 358.400 t (+ 21.500 t). Die Hauptexportartikel: Mehl, Zucker, Eichenrinden-Extract, Dauben, Holz und Bohnen, weisen gegen das Vorjahr: Mehl einen Mehrexport von über 25.000 t (66.350 t gegen 41.277 t), Zucker circa 3000 t (18.300 t gegen 15.480 t), Extract 1600 t (16.800 t gegen 15.214 t), Dauben 2000 t (16.700 t gegen 14.600) auf, während Holz und Bohnen nahezu in den vorjährigen Quantitäten zur Ausfuhr gelangten. Im Importe trifft die Kohle der grösste Ausfall 17.200 t (14.300 t gegen 31.520 t im Jahre 1898), dann Wein 4800 t (12.000 t gegen 16.886 t) und Eisen 2240 t (3680 t gegen 5920 t), während die Einfuhr von Südfrüchten über Fiume eine erfreuliche Steigerung von circa 2500 t gegen das Vorjahr aufzuweisen hat, wie überhaupt der Mittelmeerverkehr von Jahr zu Jahr an Ausdehnung gewinnt und durch Schaffung dieser Linie Handel und Verkehr eine wesentliche Förderung erfahren.

Ungarische Levante-Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Betriebsthätigkeit im Jahre 1899.) Dem Geschäftsberichte der Direction der Levante-Seeschiffahrts-Actiengesellschaft zufolge erstreckte sich die Thätigkeit dieser Gesellschaft im Jahre 1899 nicht blos auf die Erfüllung ihrer vertragsmässigen Levantefahrten, sondern auch auf solche Häfen des westlichen Auslandes, welche für die naturgemäss über Galatz gravitirenden ungarischen Transporte convenable und nennenswerthe Absatzgebiete bildeten. Die durch die Levanteschiffahrt im regulären Dienste nach Constanza, Varna, Burgas, Constantinopel, Gallipoli, Dédéagh, Cavalla, Lagos, Mytilene, Piräus, Rodoste, Salonichi, Samos, Smyrna, Volo beförderten heimischen Exportgüter haben ebenso, wie jene nach Marseille, Cette, Tunis, Messina, Neapel, Livorno, Genua, Antwerpen, Rotterdam, namentlich für den Holzverkehr aus Siebenbürgen, an Ausdehnung gewonnen, so zwar, dass sich die Verkehrsmittel der Gesellschaft als ungenügend erwiesen und die Inanspruchnahme auch fremder Fahrzeuge nöthig machte. Ausser den erwähnten ungarischen Holztransporten wurden in grösserem Masse Zucker, Spiritus, Drahtstifte, Eichenholzextract etc. exportirt. Die Gesellschaft unternahm 42 Fahrten mit eigenen und 10 Fahrten mit fremden Dampfern. Ungarische Güter wurden 13.842 t befördert, wogegen der Gesammtverkehr der Gesellschaft ein Verfrachtungsquantum von über 125.000 t aufweist. Mit Rücksicht auf den frühzeitig eingetretenen strengen Winter hatte die Gesellschaft mit bedeutenden Verkehrsschwierigkeiten in der Donau und in den Häfen des Schwarzen Meeres, wo sich deren regulärer Verkehr abzuwickeln hat, zu kämpfen.

England. (Schiffbauthätigkeit im Jahre 1898.) Von den im Laufe des Jahres 1898 auf sämmtlichen Werften der Welt erbauten, einen Tonnengehalt von insgesammt 1,893.000 Tonnen repräsentirenden Schiffen der Mercantilflotte entfallen 1,367.570 Tonnen auf 761 in England erbaute Schiffe, wovon 744 Dampfer und nur 17 Segler. Die Anzahl ersterer wird noch durch 41 Kriegsdampfer mit einem Gesammt-Tonnengehalte von 191.555 Tonnen auf die Zahl von 802 Schiffen mit insgesammt 1,559.125 Tonnen erhöht. Im Bau verblieben mit Beginn des Jahres 1899 (mit Ausschluss von Kriegsschiffen) 584 Schiffe mit 1,401.087 Tonnen, gegenüber 505 Schiffen mit 1,013.319 Tonnen mit Beginn des Jahres 1897. Die im Jahre 1898 in England auf Rechnung des Auslandes erbauten Dampfer repräsentiren einen Gesammt-Tonnengehalt von 588.500 Tonnen. Im Verhältnisse zu den im Laufe des Jahres 1898 ausser Dienst gestellten, zugrunde gegangenen etc. Schiffen repräsentirt deren Ersatz durch Neubauten eine Zunahme um 209.293 Tonnen, der Anzahl Schiffe nach jedoch eine Abnahme um 99 Schiffe. Dieses ungleiche Verhältniss ist darauf zurückzuführen, dass die älteren Schiffe einen weit geringeren Tonnengehalt hatten, als die diese ersetzenden neuen Schiffe und erstere zum grösseren Theile Segler waren, während derzeit fast ausschliesslich nur Dampfer erbaut werden. Während im Jahre 1891 noch 25 pCt. der Gesammttonnage durch Segler bewältigt wurde, reducirte sich diese bis Ende 1898 auf nur deren 2 pCt. Bei den im Jahre 1898 erbauten Schiffen entfallen 94·4 pCt. auf Stahlconstruction, 1·3 pCt. auf Eisenconstruction und nur 0·3 pCt. auf Holzconstruction (mit Ausnahme von Küstenfahrern).

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Francs 5.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 5¼ pCt. Für je fl. 200 Capital K 10·50.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5⅜ pCt. K 11·50.
Linz-Budweiser Bahn. 5¼ pCt. K 10·50.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. K 10.—.
Gisela-Bahn. 5 pCt. K 10.—.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahnprioritäten.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Capital K 8.—; II. Em. v. J. 1885, für je Mk. 600 Capital Mk. 12.—; v. J. 1895, für je K 400 Capital K 8.—.
Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. K 8.—.
Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. I. und II. Em. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1890. Für je fl. 100 Capital K 4.—.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Em. 1894. Für je K 400 Capital K 8.—.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Für je K 200 Capital K 6.—; 4 pCt. v. J. 1887, für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.
Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Für je K 600 Capital K 12.—.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital K 6.—.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Goldrente. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold.
Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe vom Jahre 1889. 4½ pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.50.

Actien von Transportunternehmungen

Barcs-Pakraczer Localbahn. Prioritätsactien. K 10.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. K 8.—.
Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritätsactien Frcs. 12.50.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie K 52.50, halbe Actie K 26.25, fünftel Actie K 10.50.
Friauler Eisenbahn. Prioritätsactien K 8.—.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. K 9.94·4.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. K 7.94·4.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien. Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. K 3.—.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Prioritätsactien-Coupon K 10.—.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A. K 10.—.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K 8.—.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Frcs. 12.50.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. K 9.94·4.
Ungarische Westbahn. K 9.89·4.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien. K 6.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. K 10.—.
Ybbsthalbahn. Prioritätsactien. K 4.—.

Prioritätsobligationen.

„Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital K 4.50.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 3½ pCt. v. J. 1896. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5.25.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.
Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt., Em. 1869, für je fl. 150 Capital K 7.50; 5 pCt., Em. 1874, für je fl. 150 Capital Mk. 7.50; 4 pCt., Em. 1891, für je fl. 300 Capital K 12.—; 4 pCt., Em. 1891, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—; 3 pCt., Em. 1893, für je K 200 Capital K 3.—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital K 5.—.
Friauler Eisenbahn. 4 pCt. v. J. 1893. Für je fl. 100 Capital K 4.—, v. J. 1897 K 40.—.
Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.
Graz-Köflacher Eisenbahn. 4½ pCt. I. Em. K 6.75; 5 pCt. II. Em. K 7·50; 5 pCt. III. Em. K 7.50.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889 für je fl. 200 Capital K 8.—; 4 pCt. (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital K 8.—; Em. 1889 für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—; Em. 1891 (in Gold) für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Oesterr. Lloyd. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, 5 pCt. Em. 1881 und 1882 für je fl. 500 Capital fl. 12.50 Gold; 4½ pCt. Em. 1884 für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold; 4 pCt. Em. 1887 für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold; 4 pCt. Em. 1895 für je Mk. 2000 Capital Mk. 40.—.
Mährische Westbahn. 4 pCt. K 8.—.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. K 10.—.
Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten Em. 1883 Mk. 7.50; 3 pCt. Goldprioritäten Em. 1896 für je Mk. 300 Capital Mk. 4.50.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50; 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1892 für je fl. 200 Capital K 8.—.
Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Für je K 200 Capital K 4.50.
Ungarische Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Obligationen. Für je K 200 Capital K 4·50. — 4 pCt. Obligationen. Für je K 100 Capital K 2.—.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. K 10.—; 4 pCt. Em. 1887 K 8.—.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. v. J. 1891. Für je fl. 1000 Capital K 40.—.
Valsuganabahn. 4 pCt. (in Kronenwährung). Für je K 200 Capital K 4.—.
Vereinigte Prioritätsanleihe ungarischer Eisenbahnen. 4½ pCt. (Investitionsanlehen vom Jahre 1888.) Für je Mk. 400 Capital Mk. 9 —.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. K 8.—.
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. K 10.—.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Verlosungen.

Am 25. Juni 1899:

Debreczen—Hajdu-Nánáser Eisenbahn. 6 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 31. December 1899).

Am 1. December 1899:

Bukowinaer Localbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 16. December 1899:

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 18. December 1899:

Szamosthal-Eisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 29. December 1899:

Welser Localbahn. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Muránythalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 1. Jänner:

Localbahn Güns-Steinamanger. 6 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 2. Jänner:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. April).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten, 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1891 und 3 pCt. Prioritäten v. J. 1893 (Rückzahlung ab 2. Juli).
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Juli).
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh (Rückzahlung ab 2. Juli).
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887 (Rückzahlung ab 2. Juli).
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1884 und 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Juli).
Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. (Rückzahlung ab 2. April).
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 2. Jänner:

Staats- und öffentliche Anlehen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.
Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. 4½ pCt. v. J. 1889.
Ungarische Ostbahn-Staatsobligationen. 5 pCt. vom Jahre 1876.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.

Prioritätsobligationen.

Böhmische Westbahn. 4 pCt.
Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.
Budapester Strassenbahn. 4 pCt. in Kronen mit 5 pCt. Prämie.
Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Prioritäten.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. I. Em.
Eisenerz-Vordernberger Localbahn. 4 pCt. I. uud II. Em.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. und 5 pCt.
Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt.
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt.
Mährische Westbahn. 4 pCt.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt.
Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten.
Prag-Duxer Eisenbahn. 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1883 uud 3 pCt. Goldprioritäten v. J. 1896.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.
Schneebergbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1899.
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. und 5 pCt. Serie B.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritätsobligationen.
Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Partialobligationen.
Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4 pCt. und 4½ pCt. Prioritäten, 4 pCt. Prioritäten Serie II in Gold.
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt.
Erste ungar.-galizische Eisenbahn. 4 pCt.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. Schuldverschreibungen vom Jahre 1890.
Wien-Aspang-Bahn. 4 pCt.
Wiener Localbahnen. 4 pCt.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten.

Eisenbahnactien.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien
Békés-Csanáder Comitatsbahnen. Prioritätsactien.
Bihárer Vicinalbahnen. Prioritätsactien.
Bozen-Meraner Bahn.
Localbahn Brassó (Kronstadt)-Haromszek. Prioritätsactien.
Budapester elektrische Stadtbahn.
Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. Actien.
Bukowinaer Localbahnen. Prioritätsactien.
Csakathurn-Agramer Eisenbahn. Prioritätsactien.
Csetnekthaler Localbahn.
Localbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Léta. Prioritätsactien.
Localbahn Debreczen-Füzesabony.
Localbahn Eperies-Bartfeld. Prioritätsactien.
Felek-Fogaraser Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Fertövideker Localbahn. Prioritätsactien.
Grazer Tramway-Gesellschaft. Actien.
Gölnitzthalbahn.
Gross-Kikinda—Gross-Becskereker Bahn. Prioritätsactien.
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
Vicinalbahn Haraszti-Raczkeve. Prioritätsactien.
Localbahn Hegyes-Feketehegy-Palanka. Prioritätsactien.
Localbahn Héjasfalva-Székelyudvarhely. Prioritätsactien.
Vicinalbahn Hidegkut-Tamás. Prioritätsactien.
Localbahn Holics-Göding. Prioritätsactien.
Vicinalbahn Kaposvar-Mocsolad. Prioritätsactien.
Vicinalbahn Kaschau-Torna. Prioritätsactien.
Localbahn Komarom-Dunaszerdahely. Prioritätsactien.
Lonjathalbahn. Prioritätsactien.
Vereinigte Matra-Körösvideker Eisenbahnen Prioritätsactien.
Localbahn Mori-Arco-Riva. Prioritätsactien.
Mühlkreisbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Nagy-Belicz—Privigye.
Neográder Comitatsbahnen. Prioritätsactien.
Vicinalbahn Nyiregyháza-Matészalka. Prioritätsactien.
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely.
Localbahn Raab—Veszprem—Uj-Dombovár.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
Slavonische Localbahnen. Prioritätsactien.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien.
Eisenbahn Szatmár-Nagybánya. Prioritätsactien.
Localbahn Szeged-Karlova. Prioritätsactien.
Localbahn Szegzárd-Báttaszék. Prioritätsactien.
Szilágyságer Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Vicinalbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklós. Prioritätsactien.
Ungthalbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Versecz-Kubin. Prioritätsactien.
Localbahn Vinkovce-Brčka. Prioritätsactien.
Zsitvathalbahn. Prioritätsactien.

Einzahlung von Actien.

Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz. Die Stammactienzeichner dieser Localbahn werden aufgefordert, die restlichen Theilzahlungen auf die von ihnen gezeichneten Stammactien längstens bis zum 30. Jänner zu leisten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des X. Stückes.) Das am 18. Jänner herausgegebene X. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4669: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 12. Jänner 1900, Z. 677, betreffend das Ein- und Ausfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Volosca.

Nr. 4670: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 15. Jänner 1900, Z. 1563, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

Nr. 4671: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 15. Jänner 1900, Z. 1145, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

Nr. 4672: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 15. Jänner 1900, Z. 1146, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 4673: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 13. Jänner 1900, Z. 941, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4674: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 12. Jänner 1900, Z. 1111, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken.

I. Mit Giltigkeit vom 15. März 1900 wird die im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für Holz zu Grubenzwecken vorgesehene, besonders ermässigte Frachtberechnung unter Aufrechthaltung der bisherigen Modalitäten auf Sendungen nach inländischen Grubenstationen beschränkt.

Dies gilt von der Berechnung:

1. nach Ausnahmetarif I für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I rücksichtlich der im Tarif-Theil II, Heft 1, ferner Heft 3 (I. Abtheilung, 1. Abschnitt) enthaltenen Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie der nachbenannten, im Tarif-Theil II, Heft 3 (II. Abtheilung), enthaltenen Localbahnen, als:

Deutschbrod-Saar,
Mährisch-Budwitz—Jamnitz und
Monfalcone-Cervignano;

2. nach Ausnahmetarif II für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I rücksichtlich der im Tarif-Theil II, Heft 3, I. Abtheilung, 2. Abschnitt, bezw. II. Abtheilung, enthaltenen Localbahnen, als:

Budweis-Salnau,
Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobříš,
Vöcklabruck-Kammer,
Schlackenwerth-Joachimsthal und
Zwittau-Polička-Skutsch;

3. nach Ausnahmetarif II, bezw. I für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a, bezw. H—20 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I rücksichtlich der im Tarif-Theil II, Heft 2, Abschnitt A und G, enthaltenen Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen.

II. Vom gleichen Zeitpunkte angefangen hat für Grubenholztransporte beim Exporte aus Oesterreich-Ungarn auf den genannten Linien die Frachtberechnung auf Grund jener Position der Güterclassification der Oesterr. Staatsbahnen stattzufinden, unter welchen die betreffenden Transporte bei Berücksichtigung der hiemit eintretenden Einschränkung allgemein zu subsumiren sind.

Wien, am 25. Jänner 1900. [93]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Heft 1.

Giltigkeit von Frachtsätzen in nur einer Richtung.

Vom 10. März 1900 ab gelten die Frachtsätze der Ausnahmetarife 4 c (Eisenwaaren zu 10.000 kg) und 4 d (Façoneisen zu 10.000 kg) nur in der Richtung von Deutschland nach Galizien und der Bukowina.

Wien, am 25. Jänner 1900. [94]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Erweiterung der Reexpeditionsbegünstigung für Pflaumen- und Pflaumenmussendungen in den Zimonyer (Semliner) Lagerhäusern.

Die bereits bestehende Reexpeditionsbegünstigung in den Lagerhäusern zu Zimony (Semlin) für Pflaumen- und Pflaumenmussendungen wird derart erweitert, dass gestattet wird, aus den in vollen Wagenladungen nach Zimony anlangenden Pflaumen- und Pflaumenmussendungen bei der Reexpedition Wagenladungen zu bilden, welche theils aus Pflaumen, theils aus Pflaumenmus bestehen, oder umgekehrt, aus Wagenladungen, welche gemischt aus Pflaumen und Pflaumenmus in dem Lagerhause eingelagert werden, volle Wagenladungen aus rein Pflaumenmussendungen zu bilden.

Diese Art der Reexpedition wird im Rückvergütungswege durchgeführt.

Wien, am 25. Jänner 1900. [95]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Schönbach in „Schönbach bei Asch".

Die bisherige Bezeichnung der auf der Localbahn Asch-Rossbach gelegenen Haltestelle Schönbach wird vom 1. Februar 1900 in „Schönbach bei Asch" abgeändert.

Pilsen, am 24. Jänner 1900. [96]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Binnengüterverkehr für vollspurige Linien.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Hirschfelde in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe, Abtheilung b, Braunkohlen u. s. w., als Versandtstation eingezogen.

Dresden, am 26. Jänner 1900. [97]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Berichtigung einer Kundmachung.

Bei den im Verordnungs-Blatte Nr. 3 ddto. 9. Jänner 1900 unter Post 17 angeführten Entfernungen der Haltestelle „Hostomitz" sind die Kilometer Hostomitz—Türmitz von 22 auf 21 km richtig zu stellen.

Teplitz, am 26. Jänner 1900. [98]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

als betriebführende Verwaltung der Localbahn Saitz-Göding.

Schreibweise der Station Czeicz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 26. October 1899, Z. 27.888/3, bestimmt, dass die Schreibweise des Stationsnamens Czeicz in deutscher Sprache Tscheitsch und in czechischer Sprache Čejč zu lauten habe.

Wien, im Jänner 1900 [99]

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 1.

Reexpeditionsbegünstigung für Holz in vollen Wagenladungen (mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen) im Verkehre mit Pola und Rovigno.

Unter Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Theil II, Heft 1) enthaltenen „Reexpeditionsbestimmungen" finden die im Oesterreichisch-Adriatischen Verbandtarife (Theil II, Heft 1, bezw. Anhang hiezu) enthaltenen directen Frachtsätze von den ursprünglichen Versandtstationen nach Pola und Rovigno auch bei einmaliger Unterbrechung des Transportes durch Reexpedition in einer Unterwegsstation im Rückvergütungswege bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1900, Anwendung.

Jene Stationen, in welchen die Reexpedition erfolgen kann, ferner jene Stationsverbindungen, für welche einzelne Unterwegsstationen reexpeditionsberechtigt sind, können aus nachstehender Reexpeditions-Tabelle entnommen werden. Die Handelsetablissements (Firmen), welche von dieser Reexpeditionsbegünstigung Gebrauch machen wollen, haben dieserhalb im Sinne der obenangeführten Reexpeditionsbestimmungen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach speciell einzuschreiten.

Das Auf- und Abladen der Sendungen in den Reexpeditionsstationen obliegt der Partei, bezw. sind, wenn diese Leistungen durch Bahnorgane besorgt werden, hiefür die tarifmässig entfallenden Nebengebühren zu entrichten.

Reexpeditions-Tabelle.

Die Reexpedition ist gestattet in der Station	für Stationen der Strecke	Reexpeditionsgebühr	Anmerkung
Arnoldstein	Rottenmann bis Fürnitz (incl.)	Die in den Reexpeditionsbestimmungen des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Theil II, Heft 1) festgesetzte Reexpeditionsgebühr von 4 h per 100 kg wird nicht eingehoben	
Feldkirchen	Rottenmann bis Glanegg (incl.)		
Krainburg	Rottenmann bis Podnart-Kropp (incl.), jedoch excl. Villach		
Thörl-Maglern	Rottenmann bis Arnoldstein (incl.), jedoch excl. Villach		
Villach	Rottenmann bis St. Ruprecht (incl.)		Für in Villach S.B. zur Reexpedition gelangende Holztransporte wird, wenn das Auf- und Abladen die Partei bewirkt, eine Manipulationsgebühr von 5 Kronen per Wagen berechnet. Erfolgt das Auf- und Abladen durch Bahnorgane, so wird eine Manipulationsgebühr von 13 Kronen per Wagen eingehoben. Diese Manipulationsgebühren werden bei der Refactie-Liquidirung in Abzug gebracht.

[100]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

27. Jänner. In der Strecke Halicz—Tarnopol wurde der Gesammtverkehr normal wieder aufgenommen.

Ausland.

Berlin - Stettin - Mitteldeutscher, Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher, sowie Oldenburg - Mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbriquets.) Mit Giltigkeit vom 22. December 1899 traten Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbriquets bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20.000 kg von einem Versender und einer Versandtstation nach einer Empfangsstation von den in den Provinzen Brandenburg und Sachsen, sowie in Braunschweig und Anhalt gelegenen Versandtstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg nach Stettin, Swinemünde und nach Seehäten der Elbe und Weser zur Weiterverfrachtung seewärts bei Erfüllung besonderer Anwendungsbedingungen in Kraft.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze und Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Nachträge XX zu Heft 1 und 2.) Am 15. December 1899 sind die Nachträge XX zum Heft 1 und XX zum Heft 2 vom Theile II des Deutsch-Belgischen Gütertarifes vom 1. August 1899 in Kraft getreten.

Dieselben enthalten u. A. Ergänzungen und Aenderungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen, sowie der Anstossfrachtsätze für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen; neu aufgenommen werden die Stationen Allagen der Westphälischen Landeseisenbahnen, Pommerensdorf des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin und Homberg des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel.

In den Ausnahmetarifen treten folgende Aenderungen ein: Anderweite ermässigte Frachtsätze der Stationen Belecke und Warstein für die Ausnahmetarife 8 und 9 für Eisen und Stahl, Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 16 für Cassia, Kaffee u. s. w. Aufnahme der Stationen Pretzier und Siedenlangenbeck in den Ausnahmetarif 24 für Grubenhölzer, sowie der Stationen Heidegersdorf und Lauban in den Ausnahmetarif 26 für Verblendsteine, und der Stationen Gera (Pr.St.B.) und Zeitz (Pr.St.B.) in den Ausnahmetarif 29 für Obst. Aufgehoben wird der Aufnahmetarif 27 für Lampencylinder, nachdem derselbe in den Französisch-Deutschen Gütertarif (über Belgien) übernommen ist; neu aufgenommen der Ausnahmetarif 32 für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff.

Ferner enthalten die Nachträge Berichtigungen und Aenderung von Stationsnamen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 50 K pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 50 K eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
751	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Königgrätz	K r a k a u	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Februar bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Verschieden	243 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die Direction der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands Nordbahn in Wien zu bewirken ist. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an das städtische Wasserleitungsbureau in Krakau adressirt und muss auf denselben von der Station Krakau bestätigt werden, dass die Sendungen zum Bane der städtischen Kaiser Franz-Josef Wasserleitung in Krakau verwendet werden	
752			Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Königshof		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				241 Heller				
753			Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen) aus Pos. E—6, Dampfkessel der Pos. D—6 und eiserne Pumpen aus Pos. P—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Adamsthal		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen		Besteht kein directer Frachtsatz		177 Heller		Im Kärtirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
754	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung b des in der 8. Rubrik genannten Ausnahmetarifes	Siehe nachstehende Tahelle		Als Frachtgut bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen, für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Ausnahmetarifes geltenden Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif, Theil II, Heft 5 (Ausnahmetarif für Holz), des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. März 1898	Besteht keiner	Siehe nachstehende Tahelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen: Aue	Berthelsdorf im Erzgeb.	Blauenthal	Falkenstein	Löbau i. S.	Niederschlema	Stein-Hartensteln	Wülknitz
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
I. Swetla (Station der Oesterr. Nordwesthahn)	—	—	—	106	—	—	—	83
II. Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:								
Blatna	—	—	—	87	89	—	—	108
Brückl	—	—	—	136	136	—	—	156
Dohřis	—	—	—	116	106	—	—	121
Erdweis	91	96	88	—	—	92	93	—
Feldkirchen	—	—	—	140	141	—	—	160
Freistadt i. Oberösterr.	—	—	—	88	87	—	—	107
Friesach	—	—	—	132	131	—	—	152
Glandorf	—	—	—	136	136	—	—	156
Gmünd	91	97	88	—	—	92	93	—
Grieskirchen	—	—	—	101	98	—	—	120
Hirt	—	—	—	133	131	—	—	152
Hörmanns	109	115	106	—	—	110	111	—
Kardasch-Rečic	—	—	—	85	75	—	—	96
Kefermarkt	—	—	—	90	89	—	—	109
Klagenfurt	—	—	—	139	139	—	—	158
Lambach	—	—	—	100	98	—	—	120
Launsdorf	—	—	—	136	134	—	—	155
Linz	—	—	—	95	94	—	—	114
Neuhaus	—	—	—	87	76	—	—	97
Patzau	—	—	—	85	73	—	—	94
Polička	—	—	—	141	90	—	—	118
Praegarten	—	—	—	91	90	—	—	110
Pürhach-Schrems	93	98	90	—	—	94	95	—
St. Ruprecht	—	—	—	143	144	—	—	163
St. Veit a. d. Glan	—	—	—	136	136	—	—	156
Suchenthal	93	94	90	—	—	94	95	—
Treibach-Althofen	—	—	—	133	132	—	—	153
Unzmarkt	—	—	—	127	126	—	—	148
Villach	—	—	—	143	144	—	—	165
Wolframs-Cejl	—	—	—	92	80	—	—	101
Zeltweg	—	—	—	124	124	—	—	144
Zwettl	120	126	117	—	—	121	122	—
III. Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:								
Klagenfurt	—	—	—	139	139	—	—	—
Villach	—	—	—	143	144	—	—	—

Fortlaufende Nummer	1	755	756
Die Publication erfolgt von der	2	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**
und im Namen der	3		Neuen Bukowinaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Salz (Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine und Fabriksalz) der Pos. 8—7a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Koble, mineralische
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5	Aussee	Hadikfalva
nach		Arnoldstein, Brückl, Eberstein, Feldkirchen, Friesach, Glandorf, Hirt, Judenburg, Klagenfurt, Knittelfeld, Laibach, Launsdorf, Mösel, Neumarkt in Steiermark, Scheifling, St. Georgen a. d. Mur, St. Lambrecht, St. Veit a. d. Glan, Tarvis, Thalheim, Thörl-Maglern, Treibach-Althofen, Unzmarkt, Villach, Zeltweg	Putna
			Hadikfalva transit
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Ausnahmetarif I / Ausnahmetarif II aus Abschnitt D des Tarif-Theiles II, Heft 2, unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 b für 100 kg / Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	a) 234 186 190 204 164 186 168 134 198 134 290 186 198 154 154 144 134 150 188 238 134 234 172 138 222 134 b) 178 148 150 158 136 148 138 132 156 — 220 148 154 132 132 132 148 180 132 178 140 132 168 132	107 / 65 / 42
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	Verschieden	50 / 26 / 24
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Heller
Besondere Bemerkungen	14	Durch diese Publication wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 141 ex 1899 unter Post Nr. 2845 enthaltene Frachtermässigung gegenstandslos	Gyps: Zaleszczyki, Putna Cement *): Putna; Hadikfalva transit; Stationen sämmtlicher Linien der Neuen Bukowinaer Localbahnen, sowie Stationen der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza *) In diese Publication ist die Publication aus dem Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 2. December 1899 unter fortlaufender Post Nr. 2577 einbezogen, und tritt daher die frühere Publication ausser Kraft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
757	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Erze aller Art, Brann- und Eisenstein, roh und gemahlen, sowie Schwefelkies	Siersza wodna uud umgekehrt	Karf, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz	Aufgabe mit directen Frachtbriefen, Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1899 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	29 Pfennige		Im Kartirungswege		
758	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Zinkstaub (Poccasière), Zinkgran	Siersza wodna	Breslau Märk. Bhf. Breslau O/S. Bhf. Breslau Oderhafen Breslau Oderthor Bhf. Oswitz Pöpelwitz (Umschlag)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen, Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1899 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Pfge. 102 99 103 103 103 102		Im Kartirungswege		
759	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Györ M.A.V. Graz k.k.St.B.,	Graz S.B. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Westungarisch-Steyerischer Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1	Verschieden	163 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
760	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebführende der Schneeberg-bahn	Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische	Willendorf Grünbach	Pottendorf-Landegg Ober-Eggendorf Pottendorf-Landegg Ober-Eggendorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	Heller 34·4 31·4 40·4 37·4	28 25 30 27	6·4 6·4 10·4 10·4	Im Kartirungswege		
761	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Reexpeditionsbefugniss im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die in Krainburg nach Triest, Pola und Rovigno und für die in Feldkirchen nach Pola zur Reexpedition gelangenden Holzsendungen				vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif, H 1, A VIII Güter, Th. II, Abschnitt				Im Rückvergütungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
762	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Koblenlösche, Haldenrückstände (Pos. K—25 der Güterclassification)	Grubenstationen des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes der k. k. Staatsbahnen	allen Stationen des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes der k. k. Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 24. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1900	Localtarif	Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
763	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Kohle, mineralische, und Haldenrückstände, Kohlenlösche, Koblenstaub (Pos. K—25 der Güterclassification)	den Stationen des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II	Smichow, Vyšehrad, Prag (St.B.) und Hrabovka	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse der Stadtgemeinde Prag; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 26. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1900	Localtarif	Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
764	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische	Lampersdorf, Schatzlar und Schwadowitz-Eipel	Prag Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	60 Kronen per 10.000 kg		Im Kartirungswege		
				Schwadowitz-Eipel	Lieben Oe.N.W.B.				60 Kronen per 10.000 kg					

Fortlaufende Nummer	765	766	767	768
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn
von der Namen der			betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Braunkohle	Cigarettenpapier, zum unmittelbaren Gebrauche vorgerichtet	Schafkäse	Gypsplatten und Gypsdielen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Grammat-Neusiedl trs.	Wien-Matzleinsdorf	Eperjes Kösmark Liptó Szt. Miklós Rózsahegy	Puchberg a. Sch.
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Wartberg-Mürzthal	Triest-Südbahn oder Triest-Freihafen	Wien K.F.N.B. oder St.E.G.	Wr.-Neustadt Sch.B.B. oder Wöllersdorf
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Sendungen müssen von Annavölgy-Sárisáp, Drasche-bányatelep, Bánhida, Dorog, Ebszöny, Tokod oder Tokod rakodó proveniren. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Abschnitte J des Heftes 1 des nebenbezogenen Verbandsgütertarifes enthaltenen „Speciellen Bestimmungen“	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II (Heft 1), vom 1. September 1898	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	65 Heller	292 Heller incl. Manipulationsgebühr	552 / 465 / 380 / 351 Heller	39·2 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	53 Heller	240 Heller incl. Manipulationsgebühr	371 / 330 / 273 / 254 Heller	30 Heller (Frachtsatz aus dem Ausnahmetarif II)
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12 Heller	52 Heller	181 / 135 / 107 / 97 Heller	9·2 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen ab Triest nach via Suez-Canal zu bedienenden Häfen, bezw. nach Ecbeilen des Schwarzen Meeres zur Weiterbeförderung gelangen		

Fortlaufende Nummer	769	770	771
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der			betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Bruchsteine	Mineralkohle	Mehl und sonstige Mahlproducte
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	St. Lorenzen	Hrastnigg Trifail Sagor	Arad Budapest-d. p. t. p. u. Bndapest-föv. közrakt. Budapest-Józsefváros Budapest d. v. Budapest-Lipótváros Budapest-nyug. p. u. Budapest-Kelenföld Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdő-Kitérő Békés-Csaba Czegléd Debreczyn Györ Nagy-Kikinda loco u. trans. Nagyvárad Nyitra Pozsony Pozsony fiók p. u. Pozsony tártág Pozsony Ujváros Szeged Szeged-Rókus Szolnok Temesvár-teher p. u. Temesvár-Gyárváros Temesvár-Józsefváros Vácz Zombor
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Pettau	Laibach S.B.	Cosel-Oderhafen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- nnd Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen. Sendungen müssen für Bauarbeiten am Draufluss bestimmt nnd an die k. k. Draubauleitung in Pettau adressirt seiu vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1900	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, hezw. auf deren Kosten. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt nnd an eine Dienststelle derselben adressirt sein vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Die Sendungen müssen von diesem Oderumschlagsplatze per Schiff a) nach Berlin, b) nach sonstigen deutschen Stationen mit Ausnahme von Hamburg weiterbefördert werden. Zahlung der Frachtgebühren mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen für die Daner der Oderschiffahrt im Jahre 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Anhang zum Localtarife	Ostdentsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tbeil II, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	33 Heller	32 28 28 Heller	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	17 Heller	22 20 18	die bis zur Umschlagsstation bestehenden Frachtsätze, gekürzt um die in der folgenden Rnbrik ausgewiesenen Nachlässe
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	16 Heller	10 8 10	Pfge. a) 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 20 20 45 30 20 20 30 20 20
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport znm Umschlagsplatze und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Oder. — Diese Docnmente, welche keinen habnämtlicben Rückvergütnngsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1901 bei der Direction der kgl. Ungariscben Staatsbabnen (C IV b) einzureichen
Besondere Bemerkungen			Die für die Budapester Stationen giltige Refactie wird aucb für mit directen Frachtbriefen in Eszék zur Aufgabe gebrachte und in Bndapest zur Umkartirung gelangende Sendungen gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
772	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art des Pos. 2—8a des Tarifes, Theil I		Ungmarkt	ad a) Aufgabe in beliebigen Mengen, ad b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg / 10.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. ad c) Frachtzahlung für mindestens Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) c)	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Angern K.F.N.B.						400 255 182				
				Ansterlitz St.E.G.						507 344 237				
				Bedihošt K.F.N.B.						561 356 251				
				Bisenz-Pisek K.F.N.B.						481 307 219				
				Bistritz a. H. K.F.N.B.						540 343 243				
				Branowitz K.F.N.B.						475 304 216				
				Brodek K.F.N.B.						545 347 245				
				Brünn K.F.N.B. und St.E.G.						483 320 227				
				Butschowitz St.E.G.						517 351 253				
				Chropin K.F.N.B.						543 345 244				
				Chybi K.F.N.B.						651 409 286				
				Dürnkrut K.F.N.B.						410 261 186				
				Freiheitsan K.F.N.B.						622 391 275				
				Göding K.F.N.B.						462 296 210				
				Grussbach-Schönau St.E.G.						431 302 223				
				Hohenau K.F.N.B.						424 271 192				
				Hullein K.F.N.B.						522 333 236				
				Kanitz-Elbenschitz St.E.G.						463 320 230				
				Kojetein K.F.N.B.						538 342 242				
				Kostel K.F.N.B.						452 289 205				
				Kremsier K.F.N.B.						530 337 239				
				Kromau St.E.G.						456 320 230				
				Kwassitz-Tlumatschau K.F.N.B.						516 329 234				
				Leipnik K.F.N.B.						551 350 248				
				Lundenburg K.F.N.B.						442 282 201				
				M.-Ostrau K.F.N.B.						613 387 271				
				Mislitz St.E.G.						444 312 230				
				Mödritz K.F.N.B.						493 315 225				
				Napagedl K.F.N.B.						505 323 230				
				Nezamislitz K.F.N.B.						545 349 247				
				Olmütz K.F.N.B.						557 353 250				
				Prerau K.F.N.B.						536 342 242				
				Radwanitz-Prossenitz K.F.N.B.						543 345 244				
				Raitz St.E.G.						515 348 258				
				Rohatetz K.F.N.B.						468 300 213				
				Rohrbach i. M. K.F.N.B.						483 309 219				
				Saitz K.F.N.B.						460 294 209				
				Schlappanitz St.E.G.						491 337 237				
				Segen-Gottes St.E.G.						491 335 245				
				Sokolnitz K.F.N.B.						513 328 233				
				Stauding K.F.N.B.						593 375 264				
				Steruberg K.F.N.B.						570 361 255				
				Troppau K.F.N.B.						635 399 280				
				Ung.-Brod St.E.G.						519 341 250				
				Ung.-Hradisch K.F.N.B.						494 316 225				
				Ung.-Hradisch-Zuckerfabrik St.E.G.						499 321 230				
				Ung.-Ostra St.E.G.						494 320 232				
				Vschetul K.F.N.B.						528 336 238				
				Wischau K.F.N.B.						539 345 244				
				Wikosch-Keltschau St.E.G.						499 325 237				
				Wrhatek K.F.N.B.						567 360 254				
				Zborowitz K.F.N.B. (L.B.)						555 362 264				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
773	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Stauding	Fulnek	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahneu vom 1. Jänner 1898	23 Heller	18 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben	Fulnek	Stauding				25 Heller	20 Heller	5 Heller			
774	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe B	Kolin Oe.N.W.B.	Melnik	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 65	55	10	Im Kartirungswege		
			Steine der Classe C						45	42	3			
			Steine des Specialtarifes 3						39	22	17			
775	**k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau**	Bukowinaer Localbahnen	Bau- und Einrichtungsgegenstände	Hliboka	Komarestie-Slobudzia	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarife VI, beziehungsweise der für die Ausnahmetarife bestehenden allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Firma Holländer & Tannenbaum bestimmt sein	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1900	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50% Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt D, unter VII enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes oder 0·4 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens 31. December 1900 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlanfende Nummer	Lanfende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
4	Nr. 141 vom 12. December 1899	2846	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Salz (Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine und Fabriksalz) der Pos. 8—7 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Ebensee Hallein	diversen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Die Rubrik 6 hat zu lauten: Bei Auflieferung von mindestens a) 5,000 kg b) 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlanfende Nummer	Lanfende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
41	Nr. 146 vom 23. December 1899	3284	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement	Maunersdorf (L.B.)	Weidlingau-Hadersdorf	Hadersdorf-Weidlingau	
42	Nr. 5 vom 13. Jänner 1900	420	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Eisenbahnverwaltungen	Schnittniz der Pos. 41—18/3 des Oesterr.-Ungar. Theiles I	den in der Tahelle B genannten Stationen in Galizien und der Bukowina	Bodenbach St.E.G. transit Tetschen Oe.N.W.B. transit etc.	Ist zwischen den Stationen Warburg und Altenbecken ein Bindestrich (—) einzufügen, und weiters nach „Dortmund-Grunau-Enscheder Eisenbahn“ nachzutragen: „und nach den Niederlanden beil ustraditrung über die Grenzübergangspunkte Cleve, Gnch, Venlo, Emmreich und Winterswyk.“	
43	Nr. 6 vom 16. Jänner 1900	495	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Holz	Bautzen Dresden-Neustadt (Leipz. Bbf.) Hainsberg Klotzsche Königstein Löbau i. S. Meissen-Cölln Meissen-Triebischthal Mugeln b. Pirna Potschappl Radeberg Radebeul Riesa Schandau Wülknitz Zittau	Dobrowitz Luschtenitz Wlkawa	Die bezüglichen Frachtsätze kommen von den Stationen Dobrowitz, Luschtenitz und Wlkawa nach den nebenbezeichneten sächsischen Stationen zur Anwendung	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. **Wien, 1. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 6. Februar 1900 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 17. Jänner 1900, Z. 35.015/19, an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen und Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die Anordnung und Sicherung von Industriegeleise-Abzweigungen.

In Bezug auf die technische Anordnung und Sicherung der Abzweigungen von Industriegeleisen, welche nur für die Zu- und Abstellung von Wagen dienen und nicht von ganzen Zügen befahren werden, werden die nachfolgenden grundsätzlichen Bestimmungen getroffen:

1. Industriegeleise, welche von Stationen ausgehen, sollen grundsätzlich von den Nebengeleisen abzweigen.

Die Einbindung von Industriegeleisen in das Hauptgeleise zwischen der Einfahrtsweiche und dem Distanzsignale ist thunlichst zu vermeiden.

2. Auf zweigeleisigen Strecken sind Industriegeleise stets so anzulegen, dass die Weichen von den Zügen nach der Spitze befahren werden und die Durchschneidung des zweiten Hauptgeleises vermieden wird.

3. Ablenkgeleise (Ablenkweichen) sollen mindestens dann angeordnet werden, wenn ein sicheres Anhalten abrollender Wagen wegen des Gefälles oder der Länge des Industriegeleises durch andere Mittel (Geleisesperrbäume etc.) nicht mit voller Sicherheit erreicht werden kann.

4. Sofern keine Ablenkweiche eingelegt ist, ist in der Nähe der Sicherheitsgrenze des Abzweigewechsels ein Geleisesperrbaum anzuordnen, durch welchen das Industriegeleise vom Hauptgeleise abgesperrt werden kann.

5. Auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe sind in der durch die Signalordnung festgesetzten Entfernung von der Abzweigung feststehende optische Signale (Arm- oder Scheibensignale) aufzustellen, durch welche die an der Abzweigung haltenden Züge gedeckt werden. Auf eingeleisigen Bahnen hat die Deckung nach beiden Fahrtrichtungen, auf zweigeleisigen hingegen nur nach der einen Fahrtrichtung zu erfolgen.

Wenn die Abzweigung in der Nähe der Grenze eines Streckenabschnittes für das Fahren in Raumdistanz zu liegen kommt, so ist, um eine Häufung von Signalen zu vermeiden, das Raumabschlusssignal der einen Fahrtrichtung zugleich zur Deckung der Abzweigung zu verwenden.

Der Abzweigewechsel, sowie der Ablenkwechsel, bezw. der Geleisesperrbaum sind mit den Signalen in solche Abhängigkeit zu bringen, dass die letzteren nur dann auf „Freie Fahrt" gestellt werden können, wenn der Abzweigewechsel für die Fahrt auf dem Hauptgeleise und der Ablenkwechsel vom Hauptgeleise abweisend stehen, bezw. der Geleisesperrbaum quer über das Geleise gelegt ist.

In dieser Lage müssen die Weichen, bezw. der Geleisesperrbaum so lange verschlossen bleiben, bis die Signale „Verbot der Fahrt" zeigen.

6. Auf Nebeneisenbahnen kann bei einfacheren Betriebsverhältnissen über fallweise Genehmigung des Eisenbahnministeriums von der Anordnung der unter Punkt 5 festgesetzten Sicherungseinrichtungen abgesehen werden, und sind dann die im Punkt 7 für Localbahnen bestimmten Einrichtungen anzuwenden.

7. Auf Localbahnen ist an dem Abzweigewechsel und an dem Ablenkwechsel je eine verlässliche Wechselsperre anzubringen, bezw. der Geleisesperrbaum mit einem Sperrschlosse zu versehen. Die Wechselsperren und das Sperrschloss des Geleisesperrbaumes müssen derart eingerichtet sein, dass deren Schlüssel nur dann aus dem Schlosse entfernt werden können, wenn der Abzweigewechsel für die Fahrt auf dem Hauptgeleise, der Ablenkwechsel vom Hauptgeleise abweisend stehen, bezw. der Geleisesperrbaum quer über das Geleise gelegt und in dieser Lage verschlossen ist.

8. Bei Industriegeleisen, welche auf eingeleisiger Strecke ausnahmsweise zwischen der Einfahrtsweiche und dem Distanzsignale einer Station in das Hauptgeleise einmünden, ist zur Deckung der Abzweigung nach der einen Richtung das Distanzsignal zu verwenden und nach der anderen Richtung ein Ausfahrtsignal aufzustellen, und sind beide Signale mit der Abzweigungsweiche nach den Bestimmungen des Punktes 5 in Abhängigkeit zu bringen.

Auf zweigeleisigen Strecken ist, je nachdem die Abzweigung im Einfahrts- oder im Ausfahrtsgeleise liegt, entweder das Distanzsignal oder das Ausfahrtsignal zur Deckung zu verwenden.

Sofern die Abzweigung durch das Ausfahrtsignal nicht auf die genügende Entfernung gedeckt werden könnte, ist in Stationen, welche von Zügen ohne Aufenthalt durchfahren werden, entweder an Stelle des Ausfahrtsignales das Einfahrtsignal der anderen Stationsseite mit der Abzweigung zu combiniren oder in anderer geeigneter Weise für die Sicherung der Züge zu sorgen.

9. Ladegeleise, welche nicht unter ständiger Aufsicht eines verantwortlichen, zur selbstständigen Ausübung des Verkehrsdienstes ermächtigten Organes stehen, sind ebenfalls wie Industriegeleise zu behandeln.

10. Industriegeleise, welche von ganzen Zügen befahren werden, auf denen daher ein regelrechter Zugverkehr abgewickelt wird, sind wie Bahnabzweigungen zu behandeln.

11. Die bisher über diesen Gegenstand ergangenen Erlässe und Bestimmungen werden hiemit ausser Kraft gesetzt.

Für die Durchführung der hiemit angeordneten Sicherungseinrichtungen an bestehenden Abzweigungen, welche derzeit gar keine oder dem Vorstehenden nicht entsprechende Sicherungsvorkehrungen besitzen, wird ein Termin bis Ende 1902 festgesetzt.

Wittek m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Stein nach Heilenstein-Frasslau und Ausdehnung dieser Bewilligung auf eine Linie von der Station Domschale nach Heilenstein-Frasslau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Stefan von Daubachy in Agram mit dem Erlasse vom 30. December 1898, Z. 55.640/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 6 vom 17. Jänner 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stein der k. k. Staatsbahnlinie Laibach—Stein über St. Martin, Möttnig, Franz und Gomilsko zur Station Heilenstein-Frasslau der Localbahn Cilli-Wöllan auf ein weiteres Jahr verlängert und die obige Bewilligung auch auf eine Linie von der Station Domschale der k. k. Staatsbahnlinie Laibach—Stein über Kraxen, Glogowitz, St. Oswald, Trojana und Franz zur Station Heilenstein-Frasslau der Localbahn Cilli-Wöllan ausgedehnt.

Wien, am 8. Jänner 1900. Z. 57.656/2 ex 1899.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von der Palackýbrücke in Prag einerseits nach Hodkovička, andererseits zum Holeschowitzer Hafen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Stadtrathe der kgl. Hauptstadt Prag mit dem Erlasse vom 6. April 1898, Z. 7451/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 48 vom 28. April 1898), und vom 3. Juni 1898, Z. 22.420/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 70 vom 21. Juni 1898), ertheilte und mit dem Erlasse vom 5. April 1899, Z. 15.387/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 49 vom 29. April 1899), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnen von der Palackýbrücke in Prag einerseits nach Hodkovička, andererseits über den projectirten Quai im Adalbertsviertel, den Franzensquai, die Kreuzherren- und Salnitergasse, ferner über die Ringstrasse des Assanirungsrayons, den projectirten Umschlagsplatz im Petersviertel und über die Hetzinsel zum Holeschowitzer Hafen unter den im erstgenannten Erlasse angeführten Bedingungen und Vorbehalten bis zum 6. April 1901 verlängert.

Wien, am 17. Jänner 1900. Z. 382/2.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft „Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn“ in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der X. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in Wien vom 27. Juni 1899 geänderten Bestimmungen der §§ 7 und 8 der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 4. Jänner 1900. — Z. 43.399 ex 1899. E.-M.-Z. 1330 ex 1900.

Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899.

(Fortsetzung.)

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(7) Erfolgt die Auflieferung und Verladung nicht innerhalb dieser Frist, so hat der Absender nach deren Ablauf das im Tarife festzusetzende Wagenstandgeld zu bezahlen. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn Güter,	
welche von dem Absender zu verladen sind,	die von dem Absender zu verladen sind (siehe Abs. 1),
mit unrichtigem oder unvollständigem Frachtbriefe aufgeliefert werden, und die Berichtigung nicht innerhalb der festgesetzten Ladefrist erfolgt.	
Bei Bestellung des Wagens ist auf Verlangen der Eisenbahn eine den Betrag einer Tagesversäumnis deckende Caution zu erlegen.	
Auch ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen auf Kosten des Bestellers zu entladen und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten auf Lager zu nehmen.	
	Bei Bestellung des Wagens ist auf Verlangen der Eisenbahn eine den Betrag einer Tagesversäumniss deckende Sicherheit zu bestellen.
Wenn die Eisenbahn fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt, so hat sie dem Besteller eine dem Wagenstandgelde entsprechende Entschädigung zu zahlen.	
	(8) Der Lauf der in den Abs. 1 und 7 vorgesehenen Fristen ruht an Sonn- und Festtagen sowie für die Dauer einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender verzögert wird. Der Absender hat die Dauer der Abfertigung nachzuweisen.
§ 58.	
Verpackung und Bezeichnung des Gutes.	
(1) Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust	(1) Soweit die Natur des Frachtguts zum Schutze gegen Verlust, Minderung
oder Beschädigung auf dem Transporte etc.	
(2) Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, dass der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter specieller Bezeichnung anerkennt und der Versandtstation hierüber ausserdem eine besondere Erklärung nach Massgabe des vorgeschriebenen Formulares (Anlage E) ausstellt.	
Sofern ein Absender gleichartige der Verpackung bedürftige Güter unverpackt oder mit denselben Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, kann er an Stelle der besonderen Erklärung für jede Sendung ein für allemal eine allgemeine Erklärung nach dem in der	
Anlage E a vorgesehenen	Anlage F vorgeschriebenen
Formular abgeben. In diesem Falle muss der Frachtbrief ausser der oben vorgesehenen Anerkennung einen Hinweis auf die der Versandstation abgegebene allgemeine Erklärung enthalten.	
Obige Formulare sind von der Abfertigungsstelle bereit zu halten.	Solche Formulare sind von der Abfertigungsstelle bereit zu halten.
. . . . .	
§ 59.	
Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistische Vorschriften.	
. . . . .	
(7) Inwiefern einer Sendung statistische Begleitpapiere beizugeben sind, bestimmen die einschlägigen Gesetze und Verordnungen.	(7) Bezüglich der Güter, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchgeführt werden, sind die reichsgesetzlichen Bestimmungen, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, und die dazu erlassenen Ausführungsvorschriften zu beachten. Die Beschaffung der nach diesem Gesetz erforderlichen Anmeldescheine in Betreff der Ein-, Aus- und Durchfuhr liegt dem Absender beziehungsweise Empfänger ob. Sofern solche eisenbahnseitig bewirkt wird, kommen dafür die im Tarife festzusetzenden Gebühren zur Erhebung. Anmeldescheine, welche mit dem Stempel des Kaiserlichen Statistischen Amtes nicht versehen sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formulare der zuvorigen Abstempelung seitens der Eisenbahn gegen die im Tarife festzusetzende Gebühr.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
	§ 61.
Zahlung der Fracht.	Zahlung der Fracht. Ansprüche wegen unrichtiger Frachtberechnung; Verjährung solcher Ansprüche.
	(1) Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.
Die Versandtstation hat im Frachtbrief-Duplicate, beziehungsweise im Aufnahmeschein die frankirten Gebühren, welche von ihr in den Frachtbrief eingetragen wurden, zu specificiren.	Die Versandstation hat im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplicats auch in diesem die frankirten Gebühren, welche von ihr in den Frachtbrief eingetragen wurden, zu specificiren.
. . . . .	. . . . .
(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Ein derartiger Anspruch auf Rückzahlung oder Nachzahlung verjährt in einem Jahre vom Tage der Zahlung an, sofern er nicht unter den Parteien durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt ist. Auf die Verjährung finden die Bestimmungen des § 91, Absatz 3 und 4, Anwendung. Die Bestimmung des § 90, Absatz 1, findet keine Anwendung. Zur Erhebung dieser Ansprüche gegen die Bahnverwaltung genügt in dem Falle, wenn die Frachtgelder bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt wurden, die Beibringung des Frachtbrief-Duplicates, beziehungsweise des Aufnahmescheines.	(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Zur Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender oder Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Zur Nachbezahlung zu wenig erhobener Frachtbeträge ist nach Auslieferung des Gutes derjenige verpflichtet, welcher die Fracht bezahlt oder nach Abs. 3 hinterlegt hat. § 90 Abs. 1 findet auf die in diesem Absatz erwähnten Ansprüche keine Anwendung. (5) Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht oder Gebühren sowie Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren (Abs. 4) verjähren in einem Jahre. Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Zahlung erfolgt ist. (6) Die Verjährung des Anspruchs auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Ablaufe desjenigen Tages, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung. (7) Hinsichtlich der Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.
	§ 63.
	Lieferfrist.
. . . . .	. . . . .
	(3) Den Eisenbahnverwaltungen ist gestattet, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:
. . . . .	. . . . .
3. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.	3. Für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
4. Wenn das Gut über einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine Verbindungsbahn zu befördern ist, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.	
5. Ausserdem kann für den Uebergang von einer Bahn auf die andere, oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und von höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden.	
. . . . .	
(9) Wenn Frachtgut, dessen Lieferfrist am Samstag Mitternacht abläuft, an diesem Tage nach 6 Uhr abends ankommt, läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Sonntage um Mitternacht ab.	
(10) Ausnahmetarife zu reducirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen sind mit besonderer Genehmigung der Aufsichtsbehörde gestattet.	
(11) Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde können die Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen um diese Tage insoweit verlängert werden, als nicht ohnehin die Bestimmungen der Absätze 7, 8 und 9 zur Anwendung gelangen. Eine solche Verlängerung der Lieferfristen ist gehörig zu veröffentlichen.	

§ 64.

Verfügungsrecht des Absenders.

(1) Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, dass das Gut auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation oder

auf einer über die Bestimmungsstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station abgeliefert werde.

Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie wegen nachträglicher Frankirung können nach dem Ermessen der Eisenbahn zugelassen werden. Nachträgliche Verfügungen oder Anweisungen anderen als des angegebenen Inhalts sind unzulässig.

(2) Dieses Recht steht indes im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplicates oder eines Aufnahmescheines (§ 54, Absatz 5 und 7) dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplicat oder den Aufnahmeschein

vorweist. Hat in diesem Falle die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar.	vorlegt. Befolgt die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders, ohne die Vorlegung zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar.
. . . . .	
(5) Die Eisenbahn darf	(5) Die Eisenbahn darf, unbeschadet des ihr bei Nachnahmen und Frankaturen zustehenden Ermessens,

die Ausführung der im Absatze 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern, etc.

(6) *(Die Anlage F des B.-R. ist in der V.-O. als Anlage G bezeichnet.)*

. . . . . .

(8) Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 2 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlasst worden sind. Diese Kosten

(Reugeld)

sind im Tarife ein- für allemal festzusetzen.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(9) Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen, sowie wegen nachträglicher Frankirung können nach dem Ermessen der Eisenbahn zugelassen werden.	
(10) Nachträgliche Verfügungen oder Anweisungen anderen als des in den Absätzen 1 und 9 angegebenen Inhalts sind unzulässig.	

§ 65.

Transporthindernisse.

(1) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert,	(1) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransports ohne Verschulden des Absenders zeitweilig verhindert,

so hat — abgesehen von dem Falle des Absatzes 3 etc.

. . . . . .

§ 66.

Ablieferung des Gutes.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges (§ 68, Absatz 7) den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.	(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung ihrer durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen und gegen Bescheinigung des Empfanges (§ 68, Abs. 7) den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

(2) Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hiebei im eigenen oder im fremden Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Massgabe des § 64 zulässige entgegenstehende

Verfügung ertheilt hat.	Anweisung ertheilt hat.
(3) Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.	(3) Als Ort der Ablieferung gilt, vorhaltlich der Festsetzungen im § 68, Abs. 1 bis 3, die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation. Soll nach der Vorschrift des Frachtbriefs das Gut an einem an der Eisenbahn gelegenen Orte abgegeben werden oder liegen bleiben, so gilt, auch wenn im Frachtbrief ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen und die Ablieferung hat an diesem zu erfolgen.

(4) Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht- und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter

; dieselbe hat für alle diese Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.	Die Empfangsbahn hat gegebenenfalls das Pfandrecht der Eisenbahn an dem Gute (H.G.B. §§ 440 ff.) geltend zu machen.

§ 67.

Annahme des Gutes durch den Empfänger.	Verpflichtung des Empfängers durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefs.
Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen. (Vgl. jedoch § 61, Absatz 4.)	Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn nach Massgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten. Vergleiche jedoch § 61 Abs. 4 wegen Berichtigung der Frachtansätze.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Prater [Ausstellungsstrasse] — Rotunde Südportal: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Jänner die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Haupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes der Linie Nr. 31 der Wiener elektrischen Strassenbahnen Prater (Ausstellungsstrasse)—Rotunde Südportal die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung des gedachten Projectes vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1299.]

Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein. (Reparaturwerkstätte in der Station Gmünd.) Die vom Landeseisenbahnamte in Wien vorgelegten Pläne für die in der Station Gmünd der Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein zu erbauende Reparaturwerkstätte sammt Depotanbauten und Wasserbeschaffungsanlage wurden vom fachlichen Standpunkte principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Ueberprütung mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 59.618 ex 1899.]

Localbahn Görz-Haidenschaft. (Variante km 24·7 bis 28·1: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 18. November 1899 vorgenommenen politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung bezüglich des vom Verwaltungsrathe der Wippachthalbahn vorgelegten Variantenprojectes km 24·7 bis 28·1 der Localbahn Görz-Haidenschaft hat die k. k. Statthalterei in Triest den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 59.136 ex 1899.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Abänderung der Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen.) Nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 26. Juli 1899 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 4. Juli 1899 beschlossen, dass in der Bekanntmachung vom 20. Juni 1886, betreffend die Ausführung des Gesetzes vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen, von den Vorschriften unter II, Ziffer 4,

1. der erste Satz im Absatz 2 unter b in nachstehender Weise abgeändert werde:

   „In Fällen einer wirklichen Infection des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand, Maul- und Klauenseuche, Rotz oder Schweineseuche (einschliesslich Schweinepest) oder des dringenden Verdachtes einer solchen Infection durch Anwendung des unter a) vorgeschriebenen Verfahrens, sowie durch sorgfältiges Bepinseln der Fussböden, Decken und Wände mit fünfpercentiger Karbolsäurelösung."

2. der erste Satz im Absatz 3 folgende Fassung erhalte:

   „Diese Art der Desinfection (b) ist in der Regel nur auf Anordnung der zuständigen Polizeibehörde, ohne solche Anordnung jedoch auch dann vorzunehmen, wenn die Bahnbeamten von Umständen Kenntniss erlangen, welche es zweifellos machen, dass eine wirkliche Infection des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand, Maul- und Klauenseuche, Rotz oder Schweineseuche (einschliesslich Schweinepest) vorliegt, oder welche den dringenden Verdacht einer solchen Infection begründen."

Preussen. (Verpflichtung der Unternehmer zur Beschaffung eines geeigneten Unterkommens für ihre Arbeiter.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 27. Juni 1899 an die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen eine Verfügung erlassen, wonach zukünftig in die Verträge für die Ausführung von Bauten eine ausdrückliche Bestimmung aufzunehmen ist, durch welche den Unternehmern die Beschaffung eines allen billigen Anforderungen in Bezug auf Grösse, Ausstattung, Reinlichkeit u. s. w. entsprechenden Unterkommens für ihre Arbeiter zur Pflicht gemacht wird. Die abzuschliessenden Verträge werden künftig folgenden Satz enthalten:

„Der Unternehmer hat, soweit es seinen Arbeitern nicht selbst möglich ist, angemessene Unterkunft oder Verpflegung zu entsprechenden Preisen zu finden, die dazu erforderlichen Einrichtungen auf eigene Kosten zu treffen. Er hat den in dieser Beziehung an ihn gestellten Anforderungen der bauleitenden Beamten zu genügen. Auch im Uebrigen hat er denjenigen Anordnungen zu entsprechen, welche zur Sicherung der Gesundheit seiner Arbeiter und zur Wahrung der Reinlichkeit von den bauleitenden Beamten getroffen werden. Abtritte sind nach Anweisung der letzteren an geeigneten Plätzen herzustellen, regelmässig zu desinficiren und demnächst wieder zu beseitigen. Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, auf den Baustellen die zur ersten Hilfeleistung vor Ankunft des Arztes erforderlichen Verbandmittel und Arzneien nach den Weisungen der bauleitenden Behörde bereit zu halten. Die bauleitenden Beamten sind berechtigt, die ordnungsmässige Ausführung der auf Grund der Bestimmungen dieses Absatzes getroffenen Anordnungen zu überwachen."

Gleichzeitig spricht der Minister die Erwartung aus, dass sowohl die bauleitenden Beamten und die Streckenbaumeister, als auch die mit der Ueberwachung der Bauleitung betrauten Decernenten der Eisenbahn-Directionen einer angemessenen Unterbringung und Verpflegung des bei den Neubauten beschäftigten Arbeiterpersonales ihre Aufmerksamkeit zuwenden und durch häufigere Revisionen der Wohnstätten u. s. w., insbesondere der etwa erbauten Arbeiterbaracken, sich davon überzeugen werden, dass für das Unterkommen und die Beköstigung der Arbeiter in gehöriger Weise gesorgt ist und auch die in dieser Beziehung etwa erlassenen Polizeiverordnungen Beachtung gefunden haben.

Bei Prüfung der Frage, ob es der Herstellung besonderer Einrichtungen, wie der Erbauung von Baracken, Speiseanstalten u. s. w. bedarf, sind nicht nur die Interessen der Verwaltung, sondern auch die eigenen Wünsche der Arbeiterschaft angemessen zu berücksichtigen.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle Köttwitzsch.) Vom 1. Jänner angefangen hat die Haltestelle Köttwitzsch die Befugniss zur selbstständigen Kartirung und Cassenführung erhalten. Die bisherigen Beschränkungen (Frankaturszwang, Ausschluss von Nachnahmen und von bahnlagernden Gütern) kommen daher in Wegfall. Es bleiben indessen auf dieser Haltestelle nach wie vor Güter zur Abfertigung ausgeschlossen, zu deren Ver-, bezw. Entladung wegen bedeutenden Gewichtes oder wegen sonstiger Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind. (Kundmachung der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

Italien. (Elektrische Eisenbahn in Valtellin.) Das Project für die elektrische Eisenbahn Samaden-Tirano ist bereits fertiggestellt und wurde seitens der schweizerischen Regierung auch schon die Concession für die Strecke bis zur Grenze ertheilt. Die Linie wird 1 m Spurweite haben — welche somit die Einmündung in die im Baue befindlichen Linien der käthischen Bahn gestattet — und wird eine Verbindung über Albula und Thesis zwischen Italien und den östlichen Cantonen der Schweiz herstellen. Sie wird dem Valtellin grosse Vortheile bringen, welches auf diese Weise seine Producte, insbesondere Wein, in das Engadin und die östlichen Cantone wird ausführen können.

— (Der Postdienst und die Zugsverspätungen.) Am 11. Jänner 1900 hat in Rom unter dem Vorsitze des General-Inspectors Comm. Tedesco eine Conferenz von Vertretern des General-Inspectorates der Eisenbahnen und des Ministeriums der Posten zum Zwecke der Erörterung der durch den Postdienst verursachten Zugsverspätungen stattgefunden. Die Functionäre des Ministeriums der Posten haben zugesichert, dass seitens ihres Ressorts das Möglichste geschehen werde, um, sei es durch Verbesserung ihres Ambulanzdienstes, sei es durch Vermehrung des Personals und Verhaltung desselben zur strengen Beachtung der bestehenden Vorschriften, die dem Postdienste zur Last gelegten Ursachen von Zugsverspätungen zu beheben.

— (Zweites Geleise auf der Strecke Camnago—Camorlata.) Am 27. December 1899 wurde auf der Strecke Camnago—Camorlata das zweite Geleise dem Verkehr übergeben worden. Es ist nunmehr die ganze Strecke Mailand—Como der Linie Mailand—Chiasso zweigeleisig.

— (Fahrbegünstigungen für die Staatsbeamten.) Die Commission für die Unificirung der Fahrbegünstigungen für die Staatsbeamten hat die Einführung eines einzigen Tarifes beantragt, dahin gehend, dass für Reisen unter 200 km eine Ermässigung von 40 Percent, für Reisen zwischen 200 und 400 km eine solche von 50 Percent und für Reisen über 400 km eine solche von 60 Percent platzgreifen möge. Gleichzeitig wird beantragt, dass die Giltigkeit der betreffenden Anweisungen sich zwischen 15 und 30 Tagen bewege, dass die Anzahl der Reisen unbeschränkt sei und dass den Angehörigen der Beamten Couponbüchel ausgefolgt werden. Auf Grund dieser Anträge soll ein Gesetzentwurf formulirt werden.

— (Einführung directer Fahrbillets für die Fahrt von Padua, Verona und Mailand nach Triest via Cervignano-Monfalcone.) Die General-Direction der italienischen Südbahn hat, vielseitigen Wünschen Rechnung tragend, sich an die betheiligten Eisenbahnverwaltungen um die Zustimmung zur Einführung directer Fahrbillets für die Fahrt von Padua-Verona und Mailand nach Triest via Cervignano-Monfalcone gewendet, eine Einführung, welche selbstverständlich in erster Linie dem reisenden Publicum zugute käme.

— (Verkehr zwischen London und Brindisi.) Die Verwaltungen der Mittelmeer- und der Adriatischen Eisenbahnen haben im Einvernehmen mit den englischen Eisenbahnen, den Schiffahrtsgesellschaften und der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft ermässigte Preise für die Fahrt zwischen London und Brindisi und umgekehrt eingeführt. Diese Ermässigung bezieht sich auf die Luxuszüge und den anschliessenden Dampfschiffverkehr.

— (Schlafwagenverkehr zwischen Mailand und Basel.) Das Ministerium für öffentliche Arbeiten hat die Einführung des Schlafwagenverkehres zwischen Mailand und Basel genehmigt.

— (Transport frischer Blumen.) Die Verwaltungen der Mittelmeer- und der Adriatischen Eisenbahn haben zum Zwecke der Förderung des Transportes frischer Blumen von der ligurischen Küste in einer in Turin jüngst abgehaltenen Conferenz durch ihre Vertreter beschlossen, mit Westinghouse-Bremse versehene, heizbare Wagen, System Hagg, in genügender Anzahl in Verkehr zu setzen, welche ausschliesslich dem Blumentransport dienen und von Ventimiglia bis nach Pontebba, nöthigenfalls aber auch bis Wien verkehren sollen.

— (Eisenbahn Genua-Pisa.) Auf der Linie Genua—Pisa ist der normale Verkehr wieder aufgenommen worden, so dass hinfort die directen Züge von der Hauptstadt, welche in der letzten Zeit über Piacenza-Parma verkehrten, nunmehr wieder über Genua-Pisa verkehren.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn betrugen in dem Zeitraume vom 1. Jänner 1899 bis zum 31. December 1899 L. 125,687.257.08, d. i. um L. 8,753.361·93 mehr als im Jahre 1898.

Dänemark. (Probefahrten mit einem zu Wasser und zu Land verwendbaren Fahrzeuge, „Automobile Amphibie" benannt.) Der in dänischen Diensten stehende französische Ingenieur Magrelan hat in jüngster Zeit Probefahrten mit einer von ihm erfundenen Maschine gemacht, welche dazu bestimmt ist, als automobiles Fuhrwerk sowohl am Lande als auch am Wasser zu verkehren. Die Versuche fanden in Anwesenheit der berufenen staatlichen Functionäre und von Fachmännern der Technik in der Nähe von Kopenhagen statt, und zwar zwischen zwei, durch eine breite Landzunge getrennten Seen, deren Ufer von vornehmen Villegiaturen umsäumt sind, welchen aber ein den gewünschten wechselseitigen Verkehr vermittelndes Massentransportmittel fehlt, als welches nunmehr das Magrelan'sche Automobile Amphibie dienen soll. Das Automobile Amphibie hat die Gestalt eines gewöhnlichen, 15 m langen und 4 m breiten flachgebauten Flussschiffes, welches durch eine mittelst Benzinmotor betriebene Schiffsschraube bewegt wird, während zu beiden Seiten der Schiffswände mit Tyres versehene Räder angebracht sind. An der Stelle, an welcher nach beendeter Wasserfahrt der Uebergang vom Wasser aufs Land stattfindet, ist im Ufer ein der Breite des Fahrzeuges entsprechender sanft aufsteigender Canal eingegraben, in welchen Schienen eingebettet sind, welche sich an das am Lande liegende Geleise, welches die beiden Seen verbindet, anschliessen. Beim Uebergang vom Wasser auf die Eisenbahn schaltet der Maschinist den Motor vom Getriebe der Schiffsschraube aus und übertragt dessen Kraft auf die Achsen der Räder, die auf den Schienen nun ebenso durch Adhäsion functioniren, wie sonst bei einem normalen Eisenbahnwagen mit automobilem Motorenbetrieb. Am Ufer des Nachbarsees angelangt, lauft das Fahrzeug durch einen dem voranbeschriebenen gleichförmig construirten Canal neuerdings ins Wasser, worauf die Rotation der Räder eingestellt, und die Schiffsschraube neuerdings in Thätigkeit gesetzt wird. Nachdem das Fahrzeug während der Dauer der Probefahrten sich durch den Transport von über 20.000 Fahrgästen bereits bestens bewährte, wird selbes bei Beginn des Frühjahres fahrplanmässig in Dienst gestellt werden.

Belgien. (Aenderung von Stationsbezeichnungen.) Die nachgenannten belgischen Stationen erhalten mit Giltigkeit vom 31. Jänner folgende Bezeichnungen: Berzée (Thy-le-Château) erhält die Bezeichnung Thy-le-Château, Charleroy erhält die Bezeichnung Charleroy (Süd), Charleroy (Ville-Basse) erhält die Bezeichnung Charleroy (Ouest), Charleroy (Ville-Basse Rivages de la Sambre) erhält die Bezeichnung Charleroy (Rivages de la Sambre), Claminforge erhält die Bezeichnung Aisémont, Greg-Doiceau-Gastuche erhält die Bezeichnung Gastuche (Etat), Havenne erhält die Bezeichnung Hour-Havenne.

England. (Unfallstatistik der englischen Eisenbahnen im Laufe des Jahres 1898.) Der „Board of Trade" verlautbart die Statistik der durch Unfälle auf den Eisenbahnen Englands (mit Ausschluss von Strasseneisenbahnen, Bergwerks- und Industriebahnen) verunglückten Personen im Laufe des Jahres 1898. — Die Zahl der Verunglückten in diesem Jahre übertrifft jene des Vorjahres 1897 um circa 5 pCt., und zwar in folgendem Verhältnisse:

	1898		1897	
	getödtet	verwundet	getödtet	verwundet
Reisende	25	632	18	324
Bahnbedienstete . .	16	110	9	140
Sonstige Personen .	2	3	7	12
Summa . . .	43	745	34	476

Mit Inbegriff der auch durch andere als ausschliesslich nur durch Zugsunfälle (Zusammenstösse, Entgleisungen) verunglückten Personen, ergeben sich folgende Zahlen:

	1898		1897	
	getödtet	verwundet	getödtet	verwundet
Reisende:				
durch Zugsunfälle .	25	632	18	324
„ andere Unfälle	128	1238	115	1315
Bedienstete:				
durch Zugsunfälle .	16	110	9	140
„ andere Unfälle	488	4039	501	3989
Sonstige Personen . .	522	324	522	334
	1179	6343	1165	6102
	7522		7267	

Von den sonstige Personen betroffenen 522 Unfällen, mit tödtlichem Ausgange waren 402 Selbstmörder. Die meisten Opfer forderte am 2. September 1898 die Entgleisung eines mit einer Fahrgeschwindigkeit von 96 km per Stunde verkehrenden Nacht-Expresszuges auf dem „Middland-Railway" nächst der Station Wellingborough, bei welchem Unfalle 5 Reisende getödtet und 65 verwundet wurden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Japan.) Dieser Dampfer von 2640 Tonnen Gehalt ist am 23. October 1899 mit 21 Passagieren und 2243 Gewichtstonnen factischer Ladung, von denen 1397 Tonnen Zucker (1291 Tonnen nach Japan) nationaler Provenienz, sowie 650 Stück Holz von Triest nach Japan abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Port-Said 125 Colli Kaffee, 5 Colli Esswaaren, 7 Colli Manufacturwaaren; nach Tjilatjap 10 Colli Erdwachs; nach Gedda 300 Colli Kaffee; nach Aden 8 Colli Esswaaren, 650 Stück starke Staffeln; nach Hodeidah 300 Colli Zucker; nach Bombay 4 Colli Mützen, 3 Colli Knöpfe, 1 Collo Papier, 9 Colli Glasperlen, 63 Colli Glaswaaren, 24 Colli Muster; nach Bassorah 4 Colli Muster; nach Colombo 1 Collo Knöpfe, 42 Colli Cement; nach Madras 4 Colli Metallwaaren, 7 Colli Glaswaaren; nach Calcutta 5 Colli Glasperlen, 2 Colli Glaswaaren; nach Penang 36 Colli Bier, 25 Colli Papier, 112 Colli Cement, 3 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren,

201 Colli Metallaaren, 1 Collo Möbel. 3 Colli Schuhwaaren, 30 Colli Schwefel, 400 Colli Zucker; nach Singapore 4 Colli Kappen, 6 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Möbel, 50 Colli Wein, 12 Colli Bier, 31 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Glasperlen, 3 Colli Knöpfe, 45 Colli Mehl, 2 Colli Seife, 163 Colli Papier, 163 Colli Garn, 3 Colli Spiritus, 500 Colli Cement, 2 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Tabak, 418 Colli Erdwachs, 1215 Colli Metallwaaren, 3 Colli Glaswaaren, 10 Colli Metallwaaren; nach Batavia 7 Colli Papier, 1 Collo Kurzwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 34 Colli Papier, 46 Colli Metallwaaren; nach Ternate 10 Colli Mehl, 11 Colli Glasperlen; nach Soerabaya 65 Colli Papier, 117 Colli Erdwachs, 1 Collo Kurzwaaren, 22 Colli Metallwaaren, 4 Colli Papier; nach Cheribon 6 Colli Papier, 5 Colli Erdwachs; nach Padang 5 Colli Baumwollwaaren; nach Samarang 52 Colli Papier, 35 Colli Erdwachs, 11 Colli Metallwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 3 Colli Papier; nach Macassar 13 Colli Banmwollwaaren; nach Banda 11 Colli Mehl; nach Pecalongan 5 Colli Metallwaaren; nach Tegal 10 Colli Erdwachs, 6 Colli Metallwaaren; nach Medan-Deli 5 Colli Bier, 1 Collo Wein; nach Saigon 25 Colli Papier; nach Bangkok 1 Collo Wein; nach Hongkong 380 Colli Stahl, 73 Colli Papier, 6 Colli Manufacturwaaren, 45 Colli Quecksilber, 6 Colli Papier, 57 Colli Metallwaaren, 3 Colli Möbel, 5 Colli Glasperlen, 27 Colli Wein, 400 Colli Zündhölzchen, 350 Colli Zucker; nach Hongkong opt. Shanghae 190 Colli Stahl; nach Shanghae 16 Colli Papier, 36 Colli Metallwaaren, 2 Colli Glaswaaren, 10 Colli Wein; nach Kient-schan 1 Collo Papier; nach Canton 1 Collo Papier; nach Tientsin 5 Colli Papier; nach Manila 56 Colli Papier; nach Yokohama 4 Colli Knöpfe, 126 Colli Papier, 10 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Holzwaaren, 750 Colli Metallwaaren, 64 Colli Seife, 30 Colli Wein, 59.600 Colli Zucker; nach Yokohama opt. Kobe 60 Colli Papier und nach Kobe 370 Colli Papier, 48 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 330 Colli Metallwaaren, 1 Collo Toiletteseife, 10.500 Colli Zucker und 112 Colli Metallwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 647.281.

Deutsches Reich. (Der Güterverkehr auf den Wasserstrassen Elsass-Lothringens 1880—1897.) Werthvolle Ergänzungen zur amtlichen Statistik des Waarenverkehres auf den deutschen Wasserstrassen bilden die Sondererhebungen über bestimmte Fluss- und Canalgebiete. Eine hervorragende Stelle unter diesen behauptet wegen ihrer Ausführlichkeit die „Statistik über den Verkehr auf den Canälen in Elsass-Lothringen". Die Jahresveröffentlichungen unter dem oben genannten Titel erstrecken sich keineswegs nur auf die drei Hauptcanäle, nämlich den Saarkohlen-, den Rhein-Marne- und den Rhein-Rhonecanal, sondern umfassen auch den Verkehr auf der Mosel in Lothringen, auf dem Ill-Rhein-, dem Breuschcanal und den Zweigcanälen des Rhein-Rhonecanals, sowie denjenigen in den Häfen und an den Einbinde- und Umbindestellen der Flösse, also den gesammten Canal- und Flussverkehr der Reichslande.

Ein allgemeines Bild von der Entwicklung des Waarenverkehres auf den Wasserstrassen Elsass-Lothringens gewährt zunächst die folgende Uebersicht. Es betrug der Gesammtverkehr in Berg- und Thalfahrt:

im Jahre 1880	127,902.503	Tonnen-Kilometer	
„ „ 1885	151,567.102	„	„
„ „ 1890	154.364.842	„	„
„ „ 1895	160,590.160	„	„
„ „ 1896	187,433.852	„	„
„ „ 1897	190,366.812	„	„

Dieser Verkehr ist also trotz mehrfacher Schwankungen im Ganzen erfreulich gestiegen und hatte im Jahre 1897 seinen höchsten Stand erreicht, indem er denjenigen vom 1880 um 48·8 Percent übertraf.

Die alljährlich auf diesen Wasserstrassen beförderten Gütermengen verhielten sich sodann nach den Hauptverkehrsrichtungen wie folgt: Der Gesammtverkehr betrug Tonnen:

im Jahre	Einfuhr	Durchfuhr	innerer Verkehr	Ausfuhr	zusammen
1880	355.495	437.116	387.490	86.121	1,246.222
1885	360.539	592.759	293.438	105.257	1,351.993
1890	454.381	402.950	357.785	143 852	1,358.970
1895	449.482	368.032	374.514	164.755	1,356.783
1897	527.565	407.877	530.749	232.496	1,698.687

Was die einzelnen Waarengattungen anlangt, so überwiegt der Versandt von Brennstoffen (ausser Holz und Holzkohle), sowie von Baustoffen (ausser Holz) denjenigen aller übrigen Güter bei Weitem, was daraus hervorgeht, dass verschifft wurden

	1880	1890	1895
	Tonnen		
Brennstoffe (ausser Holz)	581.181	614.675	622.723
Baustoffe (ausser Holz), Erdarten, Gesteine . .	428.968	477.819	466.636
Dünger, Bodenverbesserungsmittel	24.497	28.400	23.129
Nutz- und Brennholz:			
a) in Schiffen	78.230	77.001	38.314
b) in Flössen	60.719	31.444	4.804
Rohstoffe und Erzeugnisse des Hüttengewerbes . .	41.601	104.480	151.388
Sonstige gewerbliche Erzeugnisse	4.589	7.362	17.478
Landwirthschaftliche Erzeugnisse, Lebensmittel	23.824	17.485	32.095
Sonstige Güter	2.613	304	216
zusammen . .	1,246.222	1,358.970	1,356.783

Die Brennstoffe (ausser Holz) bildeten also dem Gewichte nach in jenen drei Jahren 46·6, bezw. 45·2 und 46·0 Percent aller beförderten Güter, wie dieselben sich denn nebst den Baustoffen wegen ihres grossen Gewichtes im Verhältnisse zum Werthe vornehmlich zum Versandt auf dem Wasserwege eignen. Unter den Brennstoffen nehmen die Kohlen den Haupttheil ein. Es handelt sich in Elsass-Lothringen um drei Kohlenarten, welche mit einander in Wettbewerb treten: die Saarkohle, die Ruhrkohle und die belgische Kohle; über ihre Absatzverhältnisse an den beiden Hauptverkehrsplätzen Strassburg und Mühlhausen gibt nachstehende Uebersicht Auskunft. Es betrug im Jahre 1897 der Eingang

von	in Strassburg	in Mühlhausen
	Tonnen	
Saarkohle	57.327	143.979
Ruhrkohle	—	66.946
Belgischer Kohle	53.666	76.973
zusammen . .	110.993	287.898

Während demnach in Strassburg Saarkohle und belgische Kohle in annähernd gleichen Mengen auf dem Wasserwege bezogen wurden und Ruhrkohlen auf diese Weise keinen Eingang fanden, betrug in Mühlhausen der Bezug von Saarkohle allein die Hälfte der gesammten Kohlenzufuhr zu Wasser; an der anderen Hälfte hatte die belgische Kohle den grössten Antheil.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Februar 1900.)

Im Monate Februar 1900 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Februar
Hamburg	„Lusitania"	1—10
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line) . .	1—10
Rouen	„Mátyás Király"	1—10
Rotterdam, Antwerpen	„Kálmán Király"	1—10
London	„Narva"	1—10
Liverpool	„Alsatlan"	5—10
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino I"	10—15
Lissabon, Bordeaux *	„Matlekovits"	10—20
Liverpool	„Andalusian" . . .	15—20
Rouen*	. . . . .	20—25
Barcelona, Valencia *	„Petőfi"	20—25
Algier, [1]) Glasgow *	„Szt. István" . . .	19—25
Gibraltar, [1]) London	„Nagy Lajos" . . .	15—25
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line) . .	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Finland"	20—25

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import

Von	Nach	Dampfer	Februar
Liverpool	Fiume, Triest	„Pavia“ (Cunard Line)	1—10
Ronen	Triest, Fiume	„Jokai“	1—10
London	„ „	„Baross“	1—10
Liverpool	„ „	„Algerian“	5—15
London	„ „	„Syria“	10—20
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Voltnrno“	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Veria“ (Cunard Line)	10—20
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Széchényi“	15—25
Liverpool	„ „	„Favonian“	15—25
Antwerpen	„ „	„Báthori“	18—28
Glasgow	„ „	„Zichy“	18—28
Bordeanx	„ „	„Szt. László“	18—28
Ronen	„ „	„Mátyás Király“	18—28

Umschiffnngsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen nnd Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Zrinyi“ am 3., „Rákóczy“ am 10., „Tisza“ am 17. und „Andrássy“ am 24. Februar;

ab Marseille: „Tisza“ am 4., „Andrássy“ am 11., „Zrinyi““ am 18. und „Rákóczy“ am 25. Februar.

B) Eillinie Finme—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Buda“ am 1., „Adria“ am 8., „Szápáry“ am 15. und „Arpád“ am 22. Februar;

ab Marseille: „Szápáry“ am 1., „Arpád“ am 8., „Buda“ am 15. und „Adria“ am 22. Februar.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 15. December 1899 bei der Firma:

„Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien“

Theodor Kapitain, k. k. Regierungsrath und Director, und Johann Gabriel Seidl, kais. Rath und Oberbuchhalter der obigen Gesellschaft, als Procuristen mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Localbahn Schwarzenau-Zwettl“

wurde das Mitglied des Verwaltungsrathes Franz Richter gelöscht, dagegen Dr. Albert Gessmann, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter in Wien, als vom Landesausschusse im Erzherzogthume Oesterreich u. d. Enns entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

— Beim k. k. Handels- und Seegerichte Triest wurde am 28. December bei der Gesellschaftsfirma:

„Società Triestina Tramway“

die in den ausserordentlichen Generalversammlungen vom 6. October 1898 und 20. Mai 1899 beschlossene und zufolge Ermächtigung des k. k. Ministeriums des Innern vom 6. November 1899, Z. 35.665, mit Statthaltereierlass vom 1. December 1899, Z. 27.251/I ex 1899, genehmigte Abändernng der Statuten eingetragen.

Zufolge dieser Abänderung ist der Zweck der Gesellschaft nicht nur der Bau und der Betrieb der Tramways in Triest und in der Umgebung, sondern auch der Bau und der Betrieb durch was immer für eine Kraft in Bewegung gesetzter Tramways und Kleinbahnen, sowie die Affichage inwendig und ausserhalb ihrer Waggons.

Das Gesellschaftscapital, welches ursprünglich fl. 300.000 ö. W. betragen hat, wurde infolge Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 8. October 1880 und der ordentlichen Generalversammlung vom 9. Mai 1891 successive auf fl 1,500.000 ö. W. in 15.000 Stück volleingezahlter Actien à fl. 100 erhöht. Infolge Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 6. October 1898 kann dieses Capital durch Emittirung weiterer volleingezahlter 15.000 Stück auf den Inhaber lautender Actien à fl. 100 ö. W. = K 200 bis zum Betrage von fl. 3,000.000 ö. W. = K 6,000.000 erhöht werden. Kraft desselben Beschlusses wird das Gesellschaftscapital vorläufig auf den Betrag von fl. 2,700.000 ö. W. = K 5,400·000 erhöht und ist die Beschlussfassung über die Emission der restirenden Actien der Generalversammlung vorbehalten.

Der Verwaltungsrath besteht nur mehr aus fünf, höchstens sieben Mitgliedern, von welchen wenigstens ein Drittel die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Sitz haben muss.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XI. Stückes.) Das am 19. Jänner herausgegebene XI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4675: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 12. Jänner 1900, Z. 846, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4676: Kundmachung der Landesregierung in Czernowitz vom 15. Jänner, Z. 961, betreffend die Aufhebung der Sperre des Marktortes Radautz gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

Nr. 4677: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. Jänner 1900, Z. 7311, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Krain.

Nr. 4678: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. Jänner 1900, Z. 8921, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Tirol und Vorarlberg.

Nr. 4679: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 13. Jänner 1900, Z. 510/II, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XII. Stückes.) Das am 20. Jänner herausgegebene XII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4680: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. Jänner 1900, Z. 7516, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Seifhennersdorf.

Nr. 4681: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. Jänner 1900, Z. 7841, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der Ortschaft Schlanei in Pr.-Schlesien.

— (Inhalt des XIII. Stückes.) Das am 22. Jänner herausgegebene XIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4682: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. Jänner 1900, Z. 7081, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen in der sächsischen Gemeinde Brunndöbra.

— (Inhalt des XIV. Stückes.) Das am 23. Jänner herausgegebene XIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4683: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 20. Jänner 1900, Z. 6240, betreffend den Verkehr mit Schweinen vom Viehmarkte in Wiener-Neustadt.

— (Inhalt des XV. Stückes.) Das am 24. Jänner herausgegebene XV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4684: Kundmachung des Magistrates der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien als politische Behörde erster Instanz vom 9. Jänner 1900, $\frac{\text{M.-Z. 1416 ex 1900,}}{\text{XV,}}$ betreffend die Massnahmen aus Anlass der Einschleppung der Maul- nnd Klauenseuche in das Wiener Gemeindegebiet.

Nr. 4685: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 22. Jänner 1900, Z. 6112, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Böhmen.

— (Inhalt des XVI. Stückes.) Das am 25. Jänner herausgegebene XVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4686: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 16. Jänner 1900, Z. 4441, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 4687: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 16. Jänner 1900, Z. 3545, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4688: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. Jänner 1900, Z. 12.851, betreffend die Einschränkungen im Verkehre mit Vieh vom Holeschowitzer Viehmarkte.

Nr. 4689: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. Jänner 1900, Z. 1572, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Gemeinde Rosenthal.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Max Freiherr von Wimpffen zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Starkenbach-Rochlitz“ ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung von Frachtsätzen.

Die im Tarife, Theil II, Heft 1, des obenbezeichneten Verbandsverkehres auf Seite 294—319, resp. im Nachtrage V zu diesem Tarife auf Seite 142—158 enthaltenen Frachtsätze für die unten angeführten Relationen werden mit Wirksamkeit vom 15. März 1900 aufgehoben.

An deren Stelle treten mit dem gleichen Zeitpunkte nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Eilgut	Stückgutclassen		Wagenladungs-classen		Specialtarife			
		I	II	A 1	B	A 2	I	II	III
	Frachtsätze in Hellern (Kronenwährung) für 100 kg								
Asch B.St.B.									
Nussdorf	1547	592	449	300	274	288	268	208	138
Penzing	1575	612	467	313	287	301	281	220	149
Wien-Donauquaibahnhof	1574	611	466	308	282	296	276	216	146
Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	1579	616	471	316	289	304	283	221	150
Wien II (K.F.J.B.)	1547	592	449	300	274	288	268	208	138
Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai	—	592	449	300	274	288	268	208	138
Asch-Stadt, Station der Localbahn Asch-Rossbach									
Nussdorf	1559	594	451	306	280	294	274	214	144
Penzing	1587	614	469	319	293	307	287	226	155
Wien-Donauquaibahnhof	1586	613	468	314	288	302	282	222	152
Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	1591	618	473	322	295	310	289	227	156
Wien II (K.F.J.B.)	1559	594	451	306	280	294	274	214	144
Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai	—	594	451	306	280	294	274	214	154
Franzensbad B.St.B.									
Klosterneuburg-Weidling	1461	550	411	275	254	272	253	197	129
Nussdorf	1493	562	417	279	258	276	257	199	131
Penzing	1521	582	435	292	271	289	270	211	142
Wien-Donauquaibahnhof	1520	581	434	287	266	284	265	207	139
Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	1525	586	439	295	273	292	272	212	143
Wien II (K.F.J.B.)	1493	562	417	279	258	276	257	199	131
Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai	—	562	417	279	258	276	257	199	131
Haslau									
Nussdorf	1523	578	435	292	266	282	264	206	134
Penzing	1551	598	453	305	279	295	277	218	145
Wien-Donauquaibahnhof	1550	597	452	300	274	290	272	214	142
Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	1555	602	457	308	281	298	279	219	146
Wien II (K.F.J.B.)	1523	578	435	292	266	282	264	206	134
Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai	—	578	435	292	266	282	264	206	134
Rossbach, Station der Localbahn Asch-Rossbach									
Nussdorf	1611	620	477	326	300	314	294	231	156
Penzing	1639	640	495	339	313	327	307	243	167
Wien-Donauquaibahnhof	1638	639	494	334	308	322	302	239	164
Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	1643	644	499	342	315	330	309	244	168
Wien II (K.F.J.B.)	1611	620	477	326	300	314	294	231	156
Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai	—	620	477	326	300	314	294	231	156

Wien, am 26. Jänner 1900. (101)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1900 treten an Stelle der im Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900 des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband auf Seite 398 für den Verkehr zwischen Franzensbad (Sächs. Staatsbahn und B.E.B.) einerseits und Klosterneuburg-Weidling, Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf, Wien (Lagerhaus), Wien (Praterquai) und Wien (Donauquaibahnhof) andererseits enthaltenen Frachtsätze die nachstehenden in Wirksamkeit:

Zwischen Franzensbad Sächs. Staatsb. und B.E.B. und	Eilgut	Stückgutclasse		Wagenclasse		Specialtarife			
	—	I	II	A 1	B	A 2	I	II	III
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern								
Klosterneuburg-Weidling	1461	550	411	275	254	272	253	197	129
Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf	1493	562	417	279	258	276	257	199	131
Wien (Lagerhaus) „ (Praterquai)	—	562	417	279	258	276	257	199	131
„ (Donauquaibahnhof)	1520	581	434	287	266	284	265	207	139

Wien, am 26. Jänner 1900. [102]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. Februar 1900 gelangen nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

Ueber Aschaffenburg—Eger	Einfache Fahrt giltig für alle Züge			Gepäcksfracht für je 10 kg für die Strecken	
				ohne	mit
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	Freigepäck	
	Mark			Mark	
Von Offenbach nach Carlsbad	40·60	28·50	19·30	1·41	0·19
Von Offenbach nach Marienbad Von Marienbad nach Offenbach	38·40	26·80	—	1·35	0·19

Wien, am 27. Jänner 1900. [103]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Tour- und Retourkarten zwischen Aussig und Berlin Anh. Bahnhof.

Mit 15. Februar 1900 gelangen directe Tour- und Retourkarten giltig für alle Züge zwischen Aussig und Berlin Anhalter Bahnhof über Bodenbach-$\frac{\text{Elsterwerda}}{\text{Röderau}}$ mit fünftägiger Giltigkeitsdauer zur Einführung.

Die Preise dieser Karten betragen für eine Tour- und Retourkarte

	Giltig für alle Züge		
	I. Classe	II. Classe	III. Classe
Mark	35.10	25.90	17.20

Im Uebrigen gelten betreffs dieser Karten die Bestimmungen des Tarifes vom 1. Juni 1897 für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Wien, am 30. Jänner 1900. [104]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigungen des Tarifes vom 1. Jänner 1900.

In dem Tarife vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischen Güterverkehr sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Theil I, Abth. B.

Cap. I, Allgem. Tarifvorschriften.

Auf Seite 4 (Besondere Bestimmungen für die ausseritalienischen Strecken) im § 2 hat Ziffer (2) zu lauten:

„Mindestens wird die Fracht für 5 kg berechnet; als geringste Fracht werden Frcs. 0·40, bei Beförderung mit Schnellzügen Frcs. 0·60 für jede Sendung erhoben."

Auf Seite 5 (Besondere Bestimmungen für die ausseritalienischen Strecken) im § 4 hat Ziffer (2) und auf Seite 8 (Besondere Bestimmungen für die ausseritalienischen Strecken) im § 5 Ziffer (3) wie folgt zu lauten:

„Mindestens wird die Fracht für 30 kg berechnet; als geringste Fracht werden Frcs. 0·40 für jede Sendung erhoben."

Cap. II, Waarenverzeichniss und Classification.

Auf Seite 75 hat die Anmerkung 2 wie folgt zu lauten:

„Wenn in Blöcken, unbearbeitet (Bruchsteine), Ausnahmetarif Nr. 2b bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens."

Theil II, Heft 1a

auf Seite 44 im Ausnahmetarif Nr. 11 sind die Frachtsätze für Kapfenberg nachstehende:

Von:	A a	A b	B	A a	A b	B	A a	A b	B
	Nach den Transitstationen:								
	Cormons			Peri			Pontebba		
	Frachtsätze in Francs per 100 kg								
Kapfenberg . .	—	—	—	2.42	2.42	1.97	1.52	1.52	1.52

Theil II, Heft 2

auf Seite 48 im Ausnahmespecialtarif Nr. 1 hat die Artikelbezeichnung für Marmor wie folgt zu lauten:

„Marmor [1]) roh behauen oder in einfach gesägten Platten."

Die vorstehenden Berichtigungen werden in den nächsten Nachtrag zu dem oben bezeichneten Tarife aufgenommen werden.

Wien, am 24. Jänner 1900. [105]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung auf der schmalspurigen Localbahn Neuhaus-Neubistritz wurde der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Schliessung des Oder-Umschlagverkehres.) Der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau Oderhafen und Maltsch wurde am 18. December 1899 geschlossen. Die Wiedereröffnung wird seinerzeit öffentlich bekanntgemacht werden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Theilweise Schliessung des Umschlagverkehres in Kosel.) Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Kosel (Oderhafen) für Kohlen und Krahngüter ist, laut Bekanntmachung vom 14. December 1899, bis auf Weiteres geschlossen. Rutschgüter gelangen auch während des Winters zur Umladung.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen in den Eisenausnahmetarif.) Am 1. Jänner 1900 werden die Stationen Schweidnitz-Niederstadt und Schweidnitz-Oberstadt als Versandtstationen in die Ausnahmetarife E für Eisen und Stahl der obenbezeichneten Verkehre aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Verkehrsbureaux in Breslau und Hannover, sowie die betheiligten Dienststellen Auskunft.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird die Hochbauarbeiten für eine neue Güterdienstanlage am Frachtenbahnhofe in Pilsen nebst den zugehörigen Chaussirungen und Demolirungsarbeiten im Offertwege vergeben.

Die veranschlagten Kosten dieser Herstellungen betragen K 431.324. Die Vergebung der Hochbauten erfolgt bis zur Normallinie auf Grund fixer Pauschalpreise, während die Vergebung der Arbeiten bei den Verladerampen, der Canalisirung, der Chaussirung und der Arbeiten unter der Normallinie nach Einheitspreisen erfolgen wird.

Die betreffenden Projectspläne, Bedingnisse, Kostenvoranschläge und die Bestimmungen für die Einbringung von diesbezüglichen Angeboten sind bei der Abtheilung 3 für Bau und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen ab 1. Februar 1900 einzusehen, woselbst auch die Offertformularien ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu 1 Krone per Bogen versehenen, versiegelten Offerte, welche die Aufschrift: „Offerte auf die Hochbauten der neuen Güterdienstanlage in Pilsen" tragen müssen, sind längstens bis zum 25. Februar 1900, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen einzubringen.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscassa daselbst ein Vadium von K 21.500 zu erlegen.

Pilsen, im Jänner 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, in den Material-Magazinen Knittelfeld und Amstetten lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Altes Eisen und Plattenblech, Gusseisen, Pauscheisen, Zerreneisen, alte Radsterne, Gusseisen-Bohrspäne, alter Stahl in grossen Stücken, Blattfeder-, Volutfeder- und Zerren-Werkzeugstahl, alte Stahl-Tyres, galvanisches Kupfer und Bruchkupfer, Bruchmessing, Packfong, Bruchmetall, Kupfer- und Metallspäne, Bruchzink, Hanf, Kautschuk- und Leder-, Schaf- und Baumwollwaaren-Abfälle und alte Fässer.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche, ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung ausschliesslich die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem Kronen-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für Altmaterialien-Ankauf" bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach bis längstens **10. Februar l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen. Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, jede Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 29. Jänner 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 50 K pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 50 K eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
776	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Bier als Frachtgut	Gross-Priesen (Station der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha)	Böhm.-Leipa (A.T.E.) Graber (A.T.E.) Neuschloss (A.T.E.) Ploschkowitz-Pitschkowitz (A.T.E.)	1. Aufgabe in Quantitäten a) unter 5000 kg per Frachtbrief, b) von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) 63 68 77 61 / b) 60 — — —		Im Kartirungswege		
			Leere, gebrauchte Bierfässer als Frachtgut	Gross-Priesen (Station der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha)	Böhm.-Leipa (A.T.E.) Graber (A.T.E.) Neuschloss (A.T.E.) Ploschkowitz-Pitschkowitz (A.T.E.)					35 42 45 32					
				Böhm.-Leipa (B.N.B.)	Gross-Priesen (Oe.N.W.B.)			Theil II, Heft I, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	60 Heller	35 Heller	25 Heller			
777	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Podersam	Peri transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen auf Grund der Vorschriften für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Sätze	Francs per Tonne = 1000 kg 20·54	Variabel	Kartirung		
					Pontebba transit					15·20				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
778	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eine Locomotive, auf eigenen Rädern laufend, welche von Jaworzno nach Wr.-Neustadt zur Reparatur gesendet und nach erfolgter Reparatur wieder nach Jaworzno rückbefördert wird	Szczakowa bezw. vice versa	Wien Nordbahnhof transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	176 Heller	164 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		
779	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Jnugbunzlan	Wlkawa	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	Versch ieden	Heller 10	Verschieden	Im Kartirungswege	Die Sendungen müssen zur Strassenpflasterung und Beschotterung im Bezirke Nimburg bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Nimburg als Aufgeber u. alleiniger Empfänger erscheinen	
					Nimburg					12				
780	**Oesterr. Nordwestbahn**		Eichenholzextract	Korneuburg	Laube	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Oesterr. Donaunmschlagstarif vom 1. Juni 1895		a) 119 Centimes *) b) 110 Centimes		a) Im Kartirungswege, b) Im Rückvergütungswege	a) Bei der Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbriefe-Duplicate für den Transport per Schiff von Belgrad nach Korneuburg per Bahn von Korneuburg bis Laube und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Connossemente, welche keinen babnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen	

*) In [illegible] ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt ad a) 12 [illegible] Centimes per 100 kg; die Frachtsätze gelten nur für Sendungen von [illegible] Korneuburg und Zupanje bei directer Abfertigung ab Belgrad über Korneuburg-Donau [illegible]

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
781	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische		Lieben Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der Bestimmungen der citirten Tarife. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht; bei Kohlen mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei Kokes mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen per 10 000 kg		Im Kartirungswege		
				Chodau						88·4				
				Dassnitz						93·4				
				Davidsthal						92·4				
				Falkenau a/E.						91·6				
				Königsberg-Marla Kulm						93·4				
				Neusattl						89·4				
				Zieditz						92·4				
			Gaskohlen									Im Rückvergütungswege	Vorlage babnämtlich beglanbigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender Duplicat-Frachtbriefe, ohne Refactiestempel, consignirt, spätestens bis Ende März 1900 bei der Abgabsbahn	
				Chodau						79·6				
				Dassnitz						84·6				
				Davidsthal						83·6				
				Falkenau a/E.						82·8				
				Königsberg-Maria Kulm						84·6				
				Neusattl						80·6				
				Zieditz						83·6				
				Chodau						84·4				
				Dassnitz						89·4				
				Davidsthal						88·4				
				Falkenau a/E.						87·6				
				Königsberg-Maria Kulm						89·4				
				Neusattl						85·4				
				Zieditz						88·4				
782	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Vlarapass	Bubna Lieben St.E.G. Prag St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1900	Localtarif	Verschieden	Heller 111	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Pardubitz St.E.G.					95				
				Sudomětitz-Landesgrenze transit	Bubna Lieben St.E.G. Prag St.E.G.					100				
					Pardubitz St.E.G.					80				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
783	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holzzellstoff (Cellulose) der Pos. H—32 a und b der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Hallein	Grödek	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	312 Heller		Im Kartirungswege		
784	**Localbahn Stramberg-Wernsdorf**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannter	S t r a m b e r g	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 75	Heller 70	Heller 5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Localbahn Stramberg-Wernsdorf, Wien, IV. Wiedener Gürtel 32. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Floridsdorf				74	70	4			
785	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen	Sziszek (Sissek) und Zágráb (Agram)	den im Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarife, Theil IV, Tarifheft Nr. 2, enthaltenen Stationen	Der in der Nummer 7 dieses Blattes vom 18. Jänner 1900 unter fortlaufender Nummer 535 veröffentlichte Nachlass von Mk. 0·15 per 100 kg wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 unter den gleichen Bedingungen auf die Frachtsätze der Abtheilungen I und II des Abschnittes A des mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 zur Einführung gelangten neuen Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarifes, Theil IV, Tarifheft Nr. 2, gewährt, so dass nach Ausserkrafttreten der Frachtsätze des einschlägigen Tarifes vom 1. October 1887 der Nachlass nicht mehr auf diese geleistet wird.								
786	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen	Barcs (mit speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz)	den im Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarife, Theil IV, Tarifheft Nr. 2, enthaltenen Stationen	Der in der Nummer 7 dieses Blattes vom 18. Jänner 1900 unter fortlaufender Nummer 531 veröffentlichte Nachlass von Mk. 0·45 per 100 kg wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 unter den gleichen Bedingungen auf die Frachtsätze der Abtheilungen I und II des Abschnittes A des mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 zur Einführung gelangten neuen Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarifes, Theil IV, Tarifheft Nr. 2, gewährt, so dass nach Ausserkrafttreten der Frachtsätze des einschlägigen Tarifes vom 1. October 1887 der Nachlass nicht mehr auf diese geleistet wird.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
787	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Porzellan, unverpackt oder lose in Stroh, Heu u. dgl. verpackt	Siehe nachstehende Tahelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. ad b) 10.000 kg } Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1895	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Nach	Von Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenhahn													
	Carlsbad		Chodau		Klösterle		Nendau		Neusattl		Schlackenwerth		Welchan-Wickwitz	
	a)	h)	a)	b)	a)	h)	a)	b)	a)	h)	a)	b)	a)	b)
	per 100 Kilogramm in Hellern													
Bielitz	458	339	458	338	424	318	461	355	452	336	453	347	446	340
Dzieditz	453	325	442	324	408	304	445	341	436	322	437	333	430	326
Krakau	474	345	475	344	426	320	463	357	480	356	455	349	448	342
Oświęcim	444	319	443	318	399	298	436	335	449	330	428	327	421	320
Saybusch-Żywiec	481	351	473	350	439	330	476	367	467	348	468	359	461	352
Szczakowa	426	306	427	305	378	281	415	318	432	317	407	310	400	303
Brody	729	525	728	524	684	504	721	541	734	536	713	533	706	526
Czernowitz	800	572	799	571	755	551	792	588	805	583	784	580	777	573
Itzkany	837	597	836	596	792	576	829	613	842	608	821	605	814	598
Jaroslan	620	456	621	455	572	431	609	468	626	467	601	460	594	453
Kolomea	771	553	770	552	726	532	763	569	776	564	755	561	748	554
Lemberg	691	499	690	498	646	478	683	515	696	510	675	507	668	500
Neu-Sandec	602	443	601	442	554	419	591	456	595	447	583	448	576	441
Podwołoczyska	771	553	770	552	726	532	763	569	776	564	755	561	748	554
Przemyśl	644	471	645	470	596	448	633	485	650	482	625	477	618	470
Rzeszów	590	434	591	433	542	410	579	447	596	445	571	439	564	432
Sambor	679	491	678	490	631	470	668	507	684	502	660	499	653	492
Stanislau	750	539	749	538	705	518	742	555	755	550	734	547	727	540
Stryj	708	511	707	510	661	490	698	527	713	522	690	519	683	512
Tarnopol	750	539	749	538	705	518	742	555	755	550	734	547	727	540
Tarnów	536	394	537	393	488	369	525	406	542	405	517	398	510	391
Volksgarten	805	575	804	574	760	554	797	591	810	586	789	583	782	576
Złoczów	721	519	720	518	676	498	713	535	726	530	705	527	698	520

Fortlaufende Nummer	788	789	790
Die Publication erfolgt von der und im	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namen der	Südbahn-Gesellschaft		Welser Localbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisenbahnschwellen	Kohlen, mineralische	Frachtgüter aller Art	a) Emballagen, gebrauchte, leere, als Eilgut	b) Eilgüter, die mit den vorstehend bezeichneten Emballagen gleichzeitig zur Aufgabe gelangen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	H a u s	Littitz	Wels Stadt	Unter-Rohr transit	
nach	Jenbach	Garsten	Unter-Rohr transit	Wels Stadt	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Achenseebahn adressirt sein bis auf Weiteres, längstens bis 30. April 1900	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Kohlen müssen zu Regiezwecken der Steyrthalbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben in Garsten adressirt sein bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Aufgabe durch einen Boten mit directen Frachtbriefen nach den Stationen der Kremsthalbahn in den Stationen der Kremsthalbahn Wartberg, Schlierbach, Kirchdorf, Michldorf oder Klaus-Steyrling unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 1000 kg für den Frachtbrief bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es besteht kein directer Frachtsatz	780	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	58 Heller	614	48 Heller	30 a)	48 b)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		166	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
44	Nr. 148 vom 30. December 1899	3517	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes			In der 10. Rubrik ist der Schnitt-Frachtsatz nach Burghauseu unter b) von 227 auf „221“ Pfennige zu berichtigen	
45	Nr. 3 vom 9. Jänner 1900	280	Böhm. Nordbahn	Betheiligte Verwaltungen	Papier der Classe A der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B	B.-Kamnitz	Prag B.N.B. Prag Oe.N.W.B. und St.E.G.	In der Rubrik 6 ist der letzte Satz zu streichen	

K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1900 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Taggeld	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Emolumente	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ob für den Dienstposten erforderlich: Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, wo die Competenten ihre Gesuche einzubringen sind	Bewerbungs-Termin
100 provisorische Zugspacker	K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K 2	Fahrstunden-gelder und Dienstgelder	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis, abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. Februar 1900
45 provisorische Weichenwächter		K 1·80	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
71 Magazins- und 25 Stationsaufseher-Aspiranten		2 K bis 2 K 20 h		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter zwischen 18 und 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. **Wien, 6. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 24. October 1899, wirksam für die gefürstete Grafschaft Tirol, betreffend die Herstellung Umlegung und Erhaltung von Zufahrtstrassen zu Bahnhöfen und Aufnahmsstationen bei Eisenbahnen.

Ueber Antrag des Landtages Meiner gefürsteten Grafschaft Tirol finde Ich zu verordnen, wie folgt:

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Eisenbahnzufahrtstrassen sind jene öffentlichen Strassen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit der nächst erreichbaren geeigneten öffentlichen Fahrstrasse oder mit dem erbauten Gebiete der nächstgelegenen Ortschaft vermitteln.

§ 2.

Bei der Erbauung von Eisenbahnzufahrtstrassen hat die zuständige k. k. Bezirkshauptmannschaft über deren Nothwendigkeit und Anschluss an die öffentliche Fahrstrasse oder an das Gebiet einer Ortschaft (§ 1), über die Richtung, die bauliche Anlage, den Concurrenzbezirk und die Vertheilung der Beitragsquoten ein Gutachten abzugeben, insofern nicht in dem einen oder anderen Punkte schon anlässlich der Stationscommission rechtskräftige Bestimmungen getroffen wurden. Bei der zu diesem Zwecke vorzunehmenden commissionellen Begehung ist ein Vertreter des Landesausschusses beizuziehen und ein gütliches Uebereinkommen zwischen sämmtlichen Betheiligten über die Ausführung des Baues, sowie über die Bildung einer Concurrenz, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtstrassen, zu versuchen.

§ 3.

Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zustande, so ist selbes dem Landesausschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Findet der Landesausschuss den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat derselbe im Einverständnisse mit der Landesbehörde das Erkenntniss zu fällen.

§ 4.

Wenn zwischen dem Landesausschusse und der Landesbehörde ein Einverständniss nicht erzielt wird, so ist der Act dem k. k. Ministerium des Innern vorzulegen, welches einverständlich mit dem k. k. Eisenbahnministerium in letzter Instanz zu entscheiden hat.

§ 5.

Bleibt der Vergleichsversuch fruchtlos oder wird der zustandegekommene Vergleich nicht genehmigt, so ist die Concurrenz durch den Landesausschuss im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei festzusetzen.

Wird hiebei ein Einverständniss nicht erzielt, so ist nach § 4 vorzugehen.

Concurrenzbezirk.

§ 6.

In diese Concurrenz sind einzubeziehen:

a) die betreffende Eisenbahnunternehmung;
b) die Gemeinden, welche aus dieser Zufahrtstrasse einen erheblichen Nutzen ziehen;
c) jene Grund- oder Werksbesitzer und Unternehmungen, deren Interessen durch die betreffende Strasse in hervorragender Weise gefördert werden.

Eventuell vom Staat und Land zum Zwecke der Eisenbahnzufahrtstrassen geleistete Beiträge kommen ausschliesslich den vorstehenden sub b und c angeführten Concurrenten zugute.

§ 7.

Sollten von Seiten der Bauunternehmung bei Anlage neuer Bahnstationen zur Ermöglichung der Bauführung bereits Fahrwege hergestellt worden sein, welche als Bahnhofzufahrten gelten können, so ist die Unternehmung verpflichtet, diese Wege gegen nöthigenfalls im Expropriationswege zu ermittelnde Entschädigung der Concurrenz zu überlassen.

Concurrenz-Ausschuss.

§ 8.

Nach Festsetzung des Concurrenzbezirkes (§ 6) ist ein Concurrenz-Ausschuss zu bilden. Derselbe ist das beschliessende Organ und hat sogleich nach seiner Constituirung zu bestimmen, welche von den dem Bahnhofe zunächst gelegenen Ortsgemeinden verpflichtet ist, die Arbeiten zur Herstellung und Erhaltung der betreffenden Zufahrtstrassen zu leiten, zu beaufsichtigen und die zur Verfügung gestellten Mittel zu verwenden.

Diese Gemeinde hat dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnzufahrtstrasse gut fahrbar erhalten werde.

§ 9.

Erfolgte die Bildung der Concurrenz durch freiwilliges Uebereinkommen (§ 3, Abs. 1), so steht den Betheiligten auch die freie Vereinbarung über die Zusammensetzung des Concurrenz-Ausschusses zu. Diese bedarf aber gleichfalls der Genehmigung seitens der k. k. Statthalterei und des Landesausschusses (§ 3, Abs. 1).

In allen Fällen, wo ein Uebereinkommen über die Zusammensetzung des Concurrenz-Ausschusses nicht zustande kommt, entscheidet der Landesausschuss im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei. Bei Zufahrtstrassen, zu deren Herstellung oder Instandhaltung ein Beitrag vom Aerar oder aus dem Landesfonds geleistet wird, ist die Regierung und der Landesausschuss ermächtigt, einen Bevollmächtigten für den Concurrenz-Ausschuss zu ernennen.

§ 10.

Die Mitglieder des Strassenausschusses werden über Auftrag des Landesausschusses von den hiezu Berechtigten auf sechs Jahre gewählt, bezw. ernannt. Für die Wählbarkeit und die Verpflichtung zur Annahme der Wahl gelten die einschlägigen Vorschriften der Gemeindeordnung und Gemeindewahlordnung.

Der Strassenausschuss wählt mit absoluter Stimmenmehrheit aus seiner Mitte den Obmann und dessen Stellvertreter auf drei Jahre.

§ 11.

Der Concurrenz-Ausschuss beschliesst in Sitzungen mit absoluter Stimmenmehrheit.

Bezüglich der Beschlussfähigkeit des Ausschusses gelten die einschlägigen Bestimmungen der Gemeindeordnung. (Vergl. § 41, Gemeindeordnung.)

Sitzungen werden vom Obmann nach Bedarf angeordnet oder wenn wenigstens der dritte Theil der Ausschussmitglieder es verlangt.

§ 12.

Die Einladung der Ausschussmitglieder zu den Sitzungen hat durch den Obmann rechtzeitig schriftlich und unter Bekanntgabe der Verhandlungsgegenstände zu erfolgen.

§ 13.

Der Obmann hat die Beschlüsse des Concurrenz-Ausschusses zu vollziehen, er vertritt den Concurrenz-Ausschuss nach Aussen, er überwacht mit den Ausschussmitgliedern die gute Instandhaltung der Bahnhofzufahrtstrasse, führt die Cassa der Concurrenz und sorgt für die sichere Aufbewahrung der die Strasse betreffenden Urkunden und Schriftstücke, verfasst die Jahresrechnungen und Voranschläge der Concurrenz und legt sie dem Concurrenz-Ausschusse zur Genehmigung vor.

Allen Concurrenzpflichtigen steht das Recht zu, in dieselben Einsicht zu nehmen.

§ 14.

Der Concurrenz-Ausschuss prüft und erledigt die Voranschläge und Jahresrechnungen, beschliesst über die Vornahme von ausserordentlichen, die gewöhnliche Einhaltung übersteigenden Arbeiten an der Strasse und über die Aufnahme von Darlehen zu Lasten der Concurrenz. Für letzteres ist überdies noch die Genehmigung des Landesausschusses erforderlich.

§ 15.

Der Bau und die Einhaltung der Eisenbahnzufahrtstrassen hat nach den Bestimmungen des § 5, Landesgesetz vom 11. October 1895, Nr. 47, zu erfolgen.

Die Bestimmungen dieses eben erwähnten Gesetzes gelten überhaupt in sinngemässer Anwendung auch für die Eisenbahnzufahrtstrassen, insoweit nicht in dem gegenwärtigen Gesetze etwas Anderes angeordnet ist.

Berufungen.

§ 16.

Beschwerden gegen Verfügungen der Strassenverwaltung (§ 8) sind an den Concurrenz-Ausschuss innerhalb 14 Tagen zu richten.

§ 17.

Der Landesausschuss entscheidet über Berufungen gegen die Beschlüsse des Concurrenz-Ausschusses. — Die Beschwerde ist binnen der vom Tage der Verständigung laufenden vierzehntägigen Frist beim Landesausschusse einzubringen.

§ 18.

Wenn die auf Grund dieses Gesetzes Beitragspflichtigen die zur Herstellung oder Erhaltung der Strasse erforderlichen Beiträge oder Leistungen verweigern, so kann der Landesausschuss auf ihre Kosten die mangelnde Leistung ausführen lassen.

Ebenso kann der Landesausschuss gegen Mitglieder von Gemeindevorstehungen oder Concurrenz-Ausschüssen, die ihren Verpflichtungen und erhaltenen Aufträgen nicht nachkommen, Ordnungsstrafen im Betrage von fl. 1 bis fl. 25 verhängen, die in den Strassenconcurrenzfonds fliessen.

Die Beiträge der Concurrenzpflichtigen (§ 6 dieses Gesetzes) sind über Ansuchen des Landesausschusses von der k. k. Bezirkshauptmannschaft nöthigenfalls im Wege der Execution hereinzubringen.

Aufsichtsrecht der politischen Behörden.

§ 19.

Die politischen Behörden sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu dringen, dass die Eisenbahnzufahrtstrassen im guten Stande erhalten werden.

Schlussbestimmungen.

§ 20.

Die in besonderen Rechtstiteln oder Uebereinkommen gegründeten Verpflichtungen bezüglich der Zufahrtstrassen bleiben aufrecht.

§ 21.

Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der Kundmachung desselben, und gleichzeitig treten die Landesgesetze vom 11. Februar 1874, Nr. 14, und vom 10. Juni 1898, Nr. 17, ausser Kraft.

§ 22.

Mein Eisenbahnminister und Mein Minister des Innern sind mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

Gödöllö, am 24. October 1899.

Franz Joseph m. p.

Wittek m. p. **Koerber** m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Jänner 1900, Z. 3941, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 31. December 1899 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die zwischen den Stationen Réva-Ujfalu und Pancsova-Temespart erbaute, 6 km lange und am 28. November 1899 eröffnete Verbindungslinie der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Pancsova-Petrovoszello dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. Jänner 1900 Kenntniss gegeben.

Da die Localbahn Pancsova-Petrovoszello dem Uebereinkommen als Ganzes bereits untersteht und im Uebrigen im Betriebsnetze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen inbegriffen ist, so ist eine Aenderung in der Liste nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen.

Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899.

(Fortsetzung.)

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
§ 68. Verfahren bei Ablieferung des Gutes.	
(1) Das Gut ist nach Massgabe der Bestimmung der Eisenbahnen entweder dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen oder es ist ihm über die Ankunft schriftlich Nachricht zu geben. Diese Benachrichtigung ist dem Empfänger auf seine Kosten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes durch Boten, die Post oder sonstige Gelegenheit mit der Aufforderung zuzusenden, das Gut innerhalb der im Tarif bestimmten und in der Benachrichtigung zu bezeichnenden Frist abzunehmen.	(1) Soweit das Abladen der Güter nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung der Eisenbahn obliegt, hat diese zu bestimmen, ob die Güter dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen sind oder ob ihm über die Ankunft Nachricht zu geben ist. Auf den Stationen, wo hiernach die Güter dem Empfänger zugeführt werden sollen, ist dies durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machen. Ueber die Ankunft der vom Empfänger abzuladenden Güter ist diesem auf seine Kosten, vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen, stets Nachricht zu geben. Sie erfolgt nach Wahl der Eisenbahn schriftlich durch die Post oder besonderen Boten, unter Angabe der Frist, innerhalb welcher nach § 69, Abs. 2, das Gut abzunehmen ist, soweit nicht eine andere Art der Benachrichtigung zwischen dem Empfänger und der Eisenbahn schriftlich vereinbart worden ist.
Die Benachrichtigung unterbleibt, wenn der Empfänger sich dieselbe verbeten hat etc.	
(2) Die Benachrichtigung über die Ankunft von Eilgut muss, sofern aussergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden, die Zuführung in	(2) Die Benachrichtigung hat bei gewöhnlichem Gute spätestens nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes zu erfolgen. Bei Eilgut muss, sofern nicht aussergewöhnliche Verhältnisse eine längere Frist unvermeidlich machen, die Benachrichtigung binnen 2 Stunden, die Zuführung an
die Behausung des Empfängers binnen sechs Stunden nach Ankunft erfolgen etc.	
. . . . .	
(6) Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach zoll- oder steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Zoll- oder Steuerverwaltung gefahren werden müssen.	(6) Müssen Güter den bestehenden Vorschriften zufolge nach den Abfertigungsräumen oder nach Niederlagen der Zoll- oder Steuerverwaltung oder nach sonstigen in den Vorschriften bezeichneten Räumen verbracht werden, so geschieht dies durch die Eisenbahn, auch wenn der Empfänger sich die Selbstabholung vorbehalten hat, es sei denn, dass die Eisenbahn ihm die Vorführung überlässt.
. . . . .	
§ 69. Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter.	
(1) Die tarifmässig	(1) Die nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung
durch die Eisenbahn auszuladenden Güter sind binnen der im Tarif etc.	
. . . . .	
(4) Sonn- und Festtage werden nicht mitgerechnet. Der Lauf der Entladefristen (Absatz 2) ruht für die Dauer der	(4) Der Lauf der Entlade- und Abholungsfristen (Abs. 2) ruht während der Sonn- und Festtage, sowie für die Dauer einer
zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht etc.	
(5) Wer das Gut nicht innerhalb der in diesem Paragraphen erwähnten Fristen abnimmt, hat ein in den Tarifen festzusetzendes Lagergeld oder Wagenstandgeld zu bezahlen. Auch ist die Eisenbahn berechtigt, die Ausladung der	
tarifmässig vom Empfänger auszuladenden Güter auf dessen Gefahr und Kosten zu besorgen.	nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung vom Empfänger auszuladenden Güter auf dessen Gefahr und Kosten zu besorgen.
. . . . .	

Betriebsreglement. | Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 70.

Ablieferungshindernisse.

(1) Bei Ablieferungshindernissen hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittlung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut zurücksenden. Dies gilt insbesondere von Gütern, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist.

(2) Derartige Güter hat die Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen und für dieselben die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes anzuwenden. Sie ist jedoch nach ihrem Ermessen auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen einem öffentlichen Lagerhause oder einem Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben, wovon der Absender sofort zu benachrichtigen ist.

(1) Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln, verweigert oder verzögert er die Annahme oder die Abnahme oder ergiebt sich ein sonstiges Ablieferungshinderniss, so hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittelung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniss zu setzen und dessen Anweisung einzuholen. In keinem Falle darf das Gut ohne ausdrückliches Einverständniss des Absenders zurückgesendet werden.

(2) Ist die Benachrichtigung des Absenders den Umständen nach nicht thunlich oder ist der Absender mit der Ertheilung der Anweisung säumig oder die Anweisung nicht ausführbar, so hat die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen und dabei die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes anzuwenden. Sie ist jedoch nach ihrem Ermessen auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen bei einem öffentlichen Lagerhaus oder einem Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, zu hinterlegen.

. . . . . .

(4) Von der Hinterlegung und dem vollzogenen Verkaufe des Gutes ist der Absender und der Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen, es sei denn, dass dies unthunlich ist. Im Falle der Unterlassung ist die Eisenbahn zum Schadenersatze verpflichtet.

§ 72.

Gerichtliche Feststellung von Ablieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung.

Jedem Betheiligten steht das Recht zu, unbeschadet des in den §§ 70 und 71 vorgesehenen Verfahrens, auch die gerichtliche Feststellung in Gemässheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zu beantragen.

Feststellung von Mängeln des Gutes durch amtlich bestellte Sachverständige oder durch die Gerichte.

Jedem Betheiligten steht, unbeschadet des in dem § 71 vorgesehenen Verfahrens, das Recht zu, die Feststellung einer Beschädigung oder Minderung des Gutes durch Sachverständige, welche von dem Gericht oder einer anderen zuständigen Behörde ernannt sind, vornehmen zu lassen. Bei diesem Verfahren ist auch dann, wenn die Sachverständigen nicht durch das Gericht ernannt sind, die Eisenbahn zuzuziehen.

§ 73.

Activlegitimation. Reclamationen.

(1) Zur Geltendmachung der aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Bezüglich der Berechtigung zur Erhebung von Frachterstattungsanträgen vergleiche § 61, Abs. 4.

(2) Vermag der Absender das Duplicat des Frachtbriefes, den Aufnahmeschein oder eine Bescheinigung der Versandtstation, dass eine solche Urkunde nicht ausgestellt ist, nicht beizubringen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen,

es wäre denn, dass er den Nachweis beibringt, dass der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

(3) Aussergerichtliche Ansprüche (Reclamationen) sind mit einer Bescheinigung über den Werth des Gutes und, wenn dem Empfänger der Frachtbrief übergeben ist, mit diesem

schriftlich

anzubringen. Die Eisenbahnen haben derartige Ansprüche etc.

Betriebsreglement.

Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 74.

Haftung mehrerer Eisenbahnen.

(1) Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

(2) Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Massgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

(3) Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffes der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

(4) Das Wahlrecht erlischt mit der Erhebung der Klage.

Haftpflicht mehrerer an der Beförderung betheiligter Eisenbahnen.

(1) Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auch auf den folgenden Bahnen bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger.

(2) Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gemäss in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefs auszuführen.

(3) Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen unter einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, oder gegen diejenige, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat, gerichtet werden. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu. Das Wahlrecht erlischt mit Erhebung der Klage.

(4) Im Wege der Widerklage oder mittelst Aufrechnung können Ansprüche aus dem Frachtvertrag auch gegen eine andere als die bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

(5) Hat auf Grund dieser Vorschriften eine der bebetheiligten Bahnen Schadenersatz geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen diejenige Bahn zu, welche den Schaden verschuldet hat. Kann diese nicht ermittelt werden, so haben die betheiligten Bahnen den Schaden nach dem Verhältniss ihrer Antheile an der Fracht gemeinsam zu tragen, soweit nicht festgestellt wird, dass der Schaden nicht auf ihrer Beförderungsstrecke entstanden ist. Die Befugniss der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

§ 75.

Haftung für Verlust und Beschädigung im Allgemeinen.

(1) Die Eisenbahn haftet nach Massgabe der in den folgenden Paragraphen enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes im Allgemeinen.

(1) Die Eisenbahn haftet, vorbehaltlich der Bestimmungen in den folgenden Paragraphen, für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, verursacht ist.

. . . . . .

(Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz. (Ergebniss der Stationscommission und politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 9. bis 15. October 1899 durchgeführten Stationscommission, einschliesslich der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, rücksichtlich des Projectes der Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz, sowie das Resultat der in derselben Zeit erfolgten Festsetzung der feuersicheren Herstellungen wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses dieser Verhandlungen hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für die obgenannte Localbahn ertheilt. [E.-M. Z. 60.443 ex 1899.]

Projectirte Localbahn von Stockerau über Mistelbach nach Hohenau mit einer Abzweigung nach Gross-Mugl. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die auf den 15. Jänner anberaumte und wegen ungünstiger Witterung verschobene Trassenrevision hinsichtlich des von Dr. Hermann Ritter v. Feistmantel, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, namens des Consortiums vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Stockerau über Mistelbach nach Hohenau mit einer Abzweigung nach Gross-Mugl neuerdings auf den 7. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans Ritter v. Galatti betraut. [E.-M.-Z. 5235.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Signalhütte in der Station Siersza wodna.) Das vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegte Project für die heizbare Signalhütte in der Station Siersza wodna der Localbahn Trzebinia-Skawce wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 59.860 ex 1899.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate December 1899 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch										Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																				
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	712	32535	1096	34343	291	310	45	646	1·8	800	6	365	132	.	.	.	.	.	.	
„ Linz	448	4174	279	4901	116	283	18	417	8·5	511	36	79	.	.	.	.	4	.	10	
„ Innsbruck	241	1953	186	2380	74	102	10	186	7·8	236	6	149	.	.	.	.	.	6	8	
„ Villach	299	2471	2976	5746	125	608	117	850	14·7	898	2	105	.	17	.	.	5	.	5	
„ Triest	63	892	124	1079	19	59	22	100	9·2	73	.	16	11	.	.	.	.	.	15	
„ Pilsen	186	2228	3535	5949	43	295	156	494	8·3	437	63	227	.	.	.	.	.	.	73	
„ Prag	183	3113	2178	5474	63	564	187	814	14·8	481	13	102	217	1	.	.	.	.	75	
„ Olmütz	.	1719	3032	4751	.	27	92	119	2·5	89	4	24	2	.	.	.	.	.	22	
„ Krakau	189	1960	806	2955	60	94	6	160	5·4	150	6	61	21	.	.	.	6	.	2	
„ Lemberg	186	1798	613	2597	27	31	1	59	2·2	59	.	.	.	2	.	.	1	.	30	
„ Stanislau	124	1120	3114	4358	30	46	12	88	2·0	35	.	39	8	2	.	.	4	.	9	
Privatbahnen:																				
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	1030	496	1526	.	75	2	77	5·0	70	24	91	5	.	.	.	.	.	23	
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1180	1023	2389	25	155	39	219	9·1	284	78	458	17	25	.	.	4	.	.	
Buschtěhrader Eisenbahn	124	409	1571	2104	29	34	62	125	5·9	105	20	16	11	.	.	.	2	.	46	
Eisenbahn Wien-Aspang	.	411	705	1116	.	70	.	70	6·2	25	.	17	27	.	.	.	1	.	.	
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	62	372	.	27	3	30	8·0	27	1	3	5	.	.	.	.	.	.	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	666	5239	4736	10641	263	545	60	868	8·1	925	89	180	117	.	1	.	15	.	71	
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	620	.	682	1	17	.	18	2·6	14	.	4	.	.	.	.	.	.	17	
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	46	21	67	27·0	60	.	7	.	.	.	.	.	.	.	
Oesterr. Nordwestbahn	372	5940	155	6467	49	177	4	230	3·5	258	13	127	52	.	.	.	.	.	186	
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	592	5603	3752	9947	217	735	153	1105	11·1	1049	11	637	63	.	.	.	4	.	131	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	328	41	369	.	23	.	23	6·2	26	5	6	1	.	.	.	.	.	.	
Südbahn-Gesellschaft	1219	5691	434	7344	337	434	49	820	11·1	595	51	185	91	.	2	.	2	.	130	
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2079	.	2079	.	63	.	63	3·0	60	1	5	14	.	.	.	.	.	65	
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	558	.	558	.	15	.	15	2·6	7	.	4	4	.	.	.	.	.	.	

Die in einigen Staatsbahn-Directionsbezirken und auf mehreren Privatbahnen in grösserer Anzahl vorgekommenen Zugsverspätungen sind grösstentheils durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse und durch den Weihnachtsverkehr verursacht worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 18. Jänner 1900, Z. 87.260 ex 1899, dem Pächter des Gutes Puszta-Inám, Heinrich Strasser, für eine von der Station Uj-Dombovár der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, über Mászlony, Alsó-Hétény, Puszta-Inám, Gölle, Nak und Szill bis Igal (Comitat Somogy) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 18. Jänner 1900, Z. 87.490 ex 1899, dem Ladislaus Solymosi jun. in Nagyterem und dem Elek Knöpfler de Zaránd in Maros-Keresztur, als Vorconcessionären der projectirten Localbahnen Nyárad-Szereda—Közvényés—Remete und Nyárad-Szereda—Nyáradtö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1892, Vorconcession Post 2), für eine

a) von der Station Maros-Vásárhely der Flügelbahn Kocsárd-Szászrégen (Sächsisch-Regen) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, bis zur zukünftigen Station Nyáradtö der projectirten Linie Maros-Vásárhely—Nyáradtö führende;

b) von der zukünftigen Endstation Remete der projectirten Localbahn Nyárad-Szereda—Nyáradtö—Remete ausgehende, und diese über Szakadát und weiterhin im Bereiche des Szóvathales in der zukünftigen Endstation Szováta mit der projectirten Localbahn Maros-Vásárhely — Szováta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1897, Vorconcession Post 3 a und b) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Regulativ für Verpackung von Hadernsendungen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, um die Verschleppung von Contagien durch Hadern und sonstige Abfälle möglichst hintanzuhalten, im Wege einer Circularverordnung die Vorstehungen der Stationen ihrer Linien aufgefordert, der Art der Emballage solcher Frachten ein strenges Augenmerk zuzuwenden und überhaupt nur solche Sendungen zur Expedition zu übernehmen, welche sorgfältig verpackt sind.

— (Neubeschaffung von Locomotiven und sonstigen Fahrbetriebsmitteln im Laufe des Jahres 1899 mit Inbegriff der im Monate December übernommenen.) Im Monate December 1899 (vergl. November-Bericht Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1899) haben nachbenannte ungarische Locomotiv- und Waggonfabriken die folgende Anzahl von Fahrzeugen an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen zur Ablieferung gebracht, und zwar: die Staatsmaschinenfabrik 1 Stück Locomotive, welche für den Dienst bei Personen- und Eilgüterzügen bestimmt ist. Die Locomotiv- und Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad lieferte 4 Stück Locomotiven für den Dienst auf Localbahnen, ferner 75 Stück Lastwagen mit je 15 t Tragfähigkeit; von denselben waren 74 Stück gedeckte Lastwagen ohne Bremse und mit je 19 m² Ladefläche. — Im abgelaufenen Jahre 1899 haben sich die Ablieferungen von Fahrzeugen an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen folgendermassen gestaltet: Es lieferte die Staatsmaschinenfabrik insgesammt 75 Stück Locomotiven, von denen 20 Stück für Eilzüge, die restlichen 55 Stück für Personen-, Eilgüter- und Lastzuge bestimmt waren. Die Vereinigte Schiffs- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft „Danubius"-Schönichen-Hartmann brachte 21 Stück gedeckte Lastwagen mit je 15 t Tragfähigkeit zur Ablieferung; von denselben waren 5 Stück mit Bremse ausgerüstet, die übrigen 16 Stück ohne Bremse. Die Schlick'sche Waggonfabriks- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft brachte 24 Stück Personenwagen III. Classe zur Ablieferung; dieselben waren mit je 50 Sitzplätzen versehen, mit Hand- und Westinghouse-Bremse ausgerüstet; ferner lieferte sie 33 Stück gedeckte Lastwagen mit je 15 t Tragfähigkeit. Die Maschinenfabriks- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft Ganz & Comp. brachte zur Ablieferung 43 Stück Personenwagen III. Classe, 5 Stück Möbeltransportwagen, 4 Stück combinirte Post- und Conducteurwagen und 114 Stück gedeckte Lastwagen. Die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad lieferte 6 Stück Locomotiven für den Secundärbahnbetrieb, ferner 1183 Stück Lastwagen; von denselben waren 731 Stück gedeckte und 452 Stück offene Wagen, 323 Stück mit Bremse und 860 Stück ohne Bremse versehen. Die Ungarische Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Raab lieferte 10 Stück Personenwagen III. Classe, 10 Stück Conducteurwagen für Personenzüge, ferner 961 Lastwagen, von denen 673 Stück gedeckte und 288 Stück offene Wagen waren, 557 Stück mit Bremse und 404 Stück ohne Bremse versehen sind. Ausser den vorbezeichneten Neueinlieferungen erfuhr der Lastwagenbestand der kgl. Ungarischen Staatsbahnen eine Erhöhung durch die Ablösung von 1500 Stück Leihwagen. Infolge der angeführten Ablieferungen und Ablösungen erhöhte sich der Bestand an Locomotiven um 81 Stück und betrug mit Ende 1899 2385 Stück, der Bestand an Personen-, Post- und Conducteurwagen wurde um 91 Stück vermehrt und stellte sich auf 6505 Stück, schliesslich wurde der Lastwagenbestand um 3817 Stück vermehrt und bezifferte sich auf 54.551 Stück.

— (Probefahrten mit Motorwagen auf normalen Strecken.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat zur Förderung des interlocalen Verkehres im Bereiche ihrer Linien Motorwagen mit Accumulatoren vorläufig probeweise in Verkehr gesetzt. Um nun die Leistungsfähigkeit und die Kosten des elektrischen und anderweitigen Motorbetriebes unter verschiedenen Umständen beurtheilen zu können, werden nicht nur mit Accumulatoren neuesten Systems ausgerüstete Wagen, sondern auch solche anderer Systeme innerhalb der Zwischenräume des fahrplanmässigen Zugsverkehres in regelmässigen Betrieb gesetzt werden, da nur die Ergebnisse eines solchen der Beurtheilung aller diesbezüglichen Verhältnisse als Basis dienen können.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Juli 1899.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Juli 1899 ergibt für 67 Bahnen, die schon im Juli 1898 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 42.480·49 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im Juli 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	54,120.870	+ 2,328.458	1.300	+ 29	+ 2·28
aus dem Güterverkehre . . .	88,078.061	+ 2,482.676	2.079	+ 17	+ 0·82
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Juli 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	152,904.700	+ 7,458.068	4.313	+ 113	+ 2·69
aus dem Güterverkehre . . .	300,565.746	+ 16,413.280	8.326	+ 276	+ 3·43
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juli 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	42,952.554	+ 2,528.506	7.018	+ 310	+ 4·62
aus dem Güterverkehre . . .	77,183.767	+ 855.581	12.406	- 105	— 0·84

Eröffnet wurden am 1. Juli 1899 Wollin-Misdroy, 16·99 km (kgl. Eisenbahn-Direction in Stettin); am 15. Juli 1899 die Verbindungsbahn zwischen Dorstfeld und Dortmunderfeld, 1·15 km (kgl. Eisenbahn-Direction in Essen).

Preussen. (Eisenbahngüterverkehr Berlins im Jahre 1898.) Der Eisenbahngüterverkehr Berlins weist nach einer vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik im Jahre 1898 eine ganz ungewöhnliche Steigerung auf. Der gesammte Güterverkehr der Reichshauptstadt auf der Bahn betrug nicht weniger als 6,490.032 t gegeu 6,040.730 t im Jahre 1897. Im Jahre 1896 hatte er 5,839.682 t betragen, 1895 5,600.678 t. Der Gesammtgüterverkehr auf den Bahnen der

Provinz Brandenburg beträgt nur 10,400.000 t, der von ganz Deutschland 230,300.000 t, so dass Berlin mit seinen nahezu 6,500.000 t etwa den 35. Theil des Güterverkehres der deutschen Bahnen in Anspruch nimmt, trotz des bedeutenden Güterverkehres auf den Wasserstrassen der Reichshauptstadt. Der grösste Theil des Güterverkehres in Berlin entfällt auf die vom Inlande empfangenen Waaren mit über 5,000.000 t, während ganz Brandenburg nicht einmal so viel, über 3,300.000 t 1898, empfing. Die Zufuhr nach Berlin weist eine stete Steigerung auf. Im Jahre 1895 betrug die Gütereinfuhr aus dem Inlande nur 4,400.000 t. Von den auf den deutschen Bahnen aus dem Inlande ankommenden Gütern mit 114,500.000 t kommt etwa der 23. Theil in Berlin an. Aus dem Auslande erhielt Berlin 1898 212.000 t, 1895 210.000 t. Viel geringer ist die Verfrachtung von Gütern in Berlin. Sie betrug nur etwas über 1,000.000 t nach dem In- und nahezu 50.000 t nach dem Auslande. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Trieste" aus Kobe.) Dieser Dampfer von 3203 Tonnen Gehalt ist am 4. November 1899 nach 66tägiger Fahrt mit 1 Passagier und 621 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 14.880 kg Perlmutter, 120.000 kg Kupfer; aus Hongkong 13.395 kg Quassiaholz für das Ausland, 3750 kg Sternanis für das Ausland, 1530 kg Oelessenz für das Ausland, 100.000 kg Reis für das Ausland; aus Yokohama 1800 kg Ingwer für das Ausland; aus Toochow 3150 kg Thee für das Ausland; aus Canton 7000 kg Quassiaholz für das Ausland; aus Colombo 3150 kg Zimmt für Venedig; aus Singapore 15.067 kg Pfeffer, 8113 kg indisches Rohr, 14.480 kg Sago für Venedig, 8100 kg Häute für Beirut; aus Shanghai 4000 kg Curcuma, 800 kg Gewürze, 1980 kg Seide; aus Penang 47.280 kg Pfeffer, 50.850 kg Koprah; aus Macassar 5075 kg Perlmutter; aus Calcutta 54.400 kg Jute; aus Malabar 700 kg Thee, 5120 kg Pfeffer, 2030 kg Indigo; aus Bombay 18.900 kg Spelt, 3660 kg Pfeffer, 76.100 kg Datteln, 21.560 kg Perlmutter; aus Aden 9600 kg Kaffee; aus Port-Said 636 kg Cigarren, 3550 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug ö. W. fl. 309.390.

Baden. (Bodensee-Dampfschiffahrt 1898.) Laut des im Auftrage des Ministeriums des Grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten von der General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen herausgegebenen Berichtes über die Staatseisenbahnen und die Bodensee-Dampfschiffahrt für das Jahr 1898 haben im Berichtsjahre die 8 badischen Dampfboote zusammen an Nutzleistungen einschliesslich des Schleppdienstes zurückgelegt 190.009 km (gegen 183.566 km in 1897). An 35 Tagen standen je 3, an 127 Tagen je 4, an 67 Tagen je 5, an 128 Tagen je 6 und an 8 Tagen je 7 Schiffe im Dienste; sonach waren die Dampfboote an 1772 Tagen im Dienste und an 1148 Tagen in Reparatur und Reserve gestanden, gegen 1679 Tage Dienst und 1241 Tage Reparatur und Reserve in 1897. Mit diesen Schiffen sind befördert worden 362.098 Personen, 25.202 Stück Gepäck, 6669 Thiere und 75.825 t Güter (gegen 334.638 Personen, 21.703 Stück Gepäck, 6884 Thiere und 65.702 t Güter in 1897). Die Gesammteinnahme des Berichtsjahres belief sich auf Mk. 405.398 (gegen Mk. 367.574 in 1897), die Gesammtausgaben betrugen Mk. 346.960 (gegen Mk. 340.977 in 1897). Nach der Darstellung des finanziellen Ergebnisses bezifferte sich das Mehrerträgniss des Berichtsjahres aus dem Personenverkehre etc. auf Mk. 22.674, aus dem Güterverkehre auf Mark 13.788 und aus sonstigen Quellen auf Mk. 1362, zusammen auf Mk. 37.824. Die Betriebsausgabe, die gegen das Vorjahr um Mk. 5983 höher ist, wurde von der Betriebseinnahme um Mark 58.438 überschritten. Durch diesen Einnahmenüberschuss verzinst sich das verwendete Anlagecapital im Jahresdurchschnitte, welches wie im Vorjahre Mk. 1,745.453 beträgt, zu 3·35 pCt. gegen 1·52 pCt. in 1897. Die Ausgabe betrug 85·59 pCt. der Einnahme gegen 92·76 pCt. im Vorjahre.

Niederlande. (Rheinschiffahrt 1898.) Nach den von dem Grenzzollamte Lobith am Rhein gelieferten Daten schifften im Jahre 1898 auf dem Rhein über Lobith stromaufwärts 29 063 Fahrzeuge (gegen 25.630 im Vorjahre), darunter 7474 Dampfschiffe (gegen 6900), und zwar 607 Passagierschiffe (gegen 598), 6020 Schleppboote (gegen 5503) und 847 Lastschiffe (gegen 799), letztere mit insgesammt 432.578 t (gegen 407.938 t), und wurden mit Dampfschiffen stromaufwärts Waaren im Gesammtgewichte von 259.547 t (gegen 381.862 t) verfrachtet. Segelschiffe verkehrten stromaufwärts 21.589 (gegen 18.730), und zwar 15.730 beladene (gegen 14.193) mit insgesammt 9,788.118 t (gegen 8,284.926 t), und wurden mit denselben Waaren im Gesammtgewichte von 7,343.464 t (gegen 6,467.380 t) verfrachtet. Im Ganzen gingen sonach stromaufwärts Waaren im Gewichte von 7,603.011 t (gegen 6,849·242 t).

Stromabwärts schifften 29.453 (gegen 25.794) Fahrzeuge, darunter 7622 (gegen 6927) Dampfer, von welchen 604 (gegen 603) Passagierschiffe, 6117 (gegen 5466) Schleppboote und 901 (gegen 858) Lastschiffe — 896 beladene — letztere mit insgesammt 424.974 t (gegen 407.222), und wurden mit Dampfschiffen stromabwärts Waaren im Gesammtgewichte von 212.487 t (gegen 199.539 t) verfrachtet. Segelschiffe verkehrten stromabwärts 21.861 (gegen 18.867), davon 16.232 (gegen 13.794) beladen, mit insgesammt 9,819.659 t (gegen 8,246.140 t), und wurden mit denselben Waaren im Gesammtgewichte von 3,813.461 t (gegen 3,207.694 t) verfrachtet. Im Ganzen gingen sonach stromabwärts Waaren im Gewichte von 4,025.948 t (gegen 3,407.233 t).

Von den stromaufwärts schiffenden Fahrzeugen waren: 21.237 (gegen 18.950) niederländische, 4574 (gegen 4185) preussische, 1244 (gegen 931) badische, 1365 (gegen 974) belgische, 554 (gegen 467) hessische, 48 (gegen 65) britische, 24 (gegen 42) bayerische, 5 (gegen 5) württembergische, 1 (gegen 1) deutsches und 11 (gegen 10) andere; von den stromabwärts schiffenden 21.219 (gegen 18.799) niederländische, 4521 (gegen 4088) preussische, 1357 (gegen 1012) badische, 1631 (gegen 1202) belgische, 638 (gegen 534) hessische, 52 (gegen 62) britische, 34 (gegen 55) bayerische, 9 (gegen 9) württembergische und 22 (gegen 33) andere.

Weiters fuhren im Berichtsjahre auf dem Rhein über Lobith stromaufwärts 11 Flösse (gegen 1) mit 3339 t (gegen 163 t) hartem, 1324 t (gegen 27 t) weichem Holz in Stämmen und 22 t (gegen 3 t) gesägtem Holz; insgesammt wurden demnach 4685 t (gegen 192 t) Holz, wovon 3879 t (gegen 129 t) von Amsterdam, 481 t (gegen 0) von Rotterdam und 325 t (gegen 0) von anderen niederländischen Häfen verschifft.

Stromabwärts fuhren 61 (gegen 69) Flösse mit 3677 t (gegen 5259 t) hartem, 20.760 t (gegen 26.375 t) weichem Holz in Stämmen und 417 t (gegen 643 t) gesägtem Holz; insgesammt wurden demnach 24.854 t (gegen 32.277 t) Holz nach verschiedenen niederländischen Häfen verschifft.

Auf dem Rhein wurden im Jahre 1898 eingeführt unter Anderem: 2898 t Asphalt, Theer, Pech, Harz, 4402 t Bier, 81.424 t Cement, Trass, Kalk, 8333 t Coaks, 42.172 t Dungstoffe, 116.667 t Eisen, bearbeitet, 8905 t Eisen, roh, 663.098 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 2379 t Fässer, Kisten, Säcke, 2593 t Fette und Oele, 18.710 t Gerste, 8240 t Glas und Glaswaaren, 3677 t hartes Holz in Stämmen, 20.761 t weiches Holz in Stämmen, 2169 t Bau- und Schiffsbauholz, 3543 t weiches Holz in Stämmen, 2959 t weiches Holz, gesägt, 1758 t Holzwaaren und Möbel, 1,266.164 t Steinkohle, 3224 t Leder, Felle, Häute und Pelzwaaren, 4992 t Mehl und Mehlfabrikate, 6488 t Metalle, 1941 t Obst, frisches und getrocknet, 10.498 t Porzellan, 2627 t Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure, 35.078 t Salz, 4269 t Soda, 413.227 t Steine, roh und bearbeitet, 18.669 t Wein, 2·10 t Werkzeuge, 4623 t Zucker, Melasse und Syrup.

Ausgeführt wurden unter Anderem: 42.164 t Asphalt, Theer, Pech, Harz, 2158 t Baumwolle, roh, 60.875 t Dungstoffe, 9012 t Eisen, bearbeitet, aller Art, 164.919 t Eisen, roh, in Blöcken, 2,139.084 t Eisenerz, 47.188 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 249.714 t Erze, 33.349 t Farbholz, 4537 t Fässer, Kisten, Säcke, 82.157 t Oele und Fette, 21.855 t Fische, auch Heringe, 19.009 t Flachs, Hanf, Werg, 211.889 t Gerste, 257.261 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 187.741 t Hafer, 3339 t hartes Holz in Stämmen, 46.891 t weiches Holz in Stämmen, 29.114 t Bau- und Schiffsbauholz, 135.461 t Holz, hartes, gesägt, 462.782 t Holz, weiches, gesägt, 4444 t Holzwaaren und Möbel, 25.734 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 54.576 t Steinkohle, 6678 t Leder, Felle, Häute und Pelzwaaren, 2380 t Lohe und Rinde, 61.274 t Mehl und Mehlfabrikate, 32.764 t Metalle, 24.600 t Obst, frisches und getrocknet, 100.101 t Oelsaaten, 258.808 t Petroleum und andere Mineralöle, 21.070 t Reis, 265.348 t Roggen, 1486 t Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure, 14.252 t Spiritus, 7221 t Steine, roh und bearbeitet, 9963 t roher Tabak, 10.077 t Wein, 789.541 t Weizen und Spelt, 5947 t Werkzeuge, 5919 t Wolle, roh, 6566 t Ziegel, Dachziegel, Fliesen, 19.251 t Zucker, Melasse und Syrup.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Register für Gesellschaftsfirmen des k. k. Landesgerichtes Linz wurde

am 29. December 1899 bei der Firma:

„Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr"

das Verwaltungsrathsmitglied und zugleich Vicepräsident Josef Binder über Rücktritt gelöscht und das bei der Generalversammlung vom 30. Juni 1899 neu gewählte Verwaltungsrathsmitglied und zugleich Vicepräsident Ludwig August Lohnstein, Director der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien, mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Am 27. December 1899 wurde die Firma:

„Betriebsunternehmung der Mühlkreisbahn Lazarini und Comp."

mit der Hauptniederlassung in Linz und nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

Commanditgesellschaft zum Betriebe der Mühlkreisbahn.

Persönlich haftender Gesellschafter ist: Oskar Freiherr von Lazarini, k. k. Baurath in Graz.

Die Firma wird von dem persönlich haftenden Gesellschafter in der Weise gezeichnet, dass er unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Betriebsunternehmung der Mühlkreisbahn" die Worte: „Lazarini und Comp." eigenhändig beisetzt.

4 Commanditisten.

Am 5. Jänner wurde bei der Firma:

„Betriebsunternehmung der Mühlkreisbahn Lazarini und Comp."

die der Jakobine Albertine Weidle, Commanditistin obiger Firma in Linz, ertheilte Procura eingetragen.

— Beim k. k. Kreisgerichte in Leitmeritz ist am 23. December 1899 im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„K. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn"

eingetragen worden: In der am 1. December 1899 abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde dem Dr. Robert Mauthner, Leiter des Central-Bureau in Wien, die Procura derart ertheilt, dass er die Firma mit einem Mitgliede des Verwaltungsrathes durch Beisetzung seines Namens Dr. Mauthner zeichnet.

— Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte in Czernowitz wird kundgemacht, dass am 3. Jänner bei der im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen eingetragenen Firma:

„Bukowinaer Localbahnen"

die Löschung des dem verstorbenen Eduard von Drathschmidt-Bruckheim zugestandenen Firmazeichnungsrechtes eingetragen wurde.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 59·735 km lange Strecke Skawce—Trzebinia-Siersza der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, welche am 15. August 1899 dem Betriebe übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVII. Stückes.) Das am 27. Jänner herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4690: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 23. Jänner 1900, Z. 2524, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des behördlich autorisirten Civilingenieurs E. A. Ziffer: „Ueber die Verlängerung der Orléansbahn von ihrem Endbahnhofe Walhubert nach dem Quai d'Orsay in Paris.) Unter den Bahnbauten, deren Vollendung in dem Ausstellungsjahre erfolgen wird, beansprucht die 4 km lange, doppelgeleisige Verlängerung der Orléansbahn vom Bahnhofe Walhubert nach dem Quai d'Orsay in Paris sowohl hinsichtlich der Anlage und Ausführung, als auch in Bezug auf den zu erwartenden ausserordentlich dichten Verkehr eine hervorragende Bedeutung.

Die Trasse dieser Verbindungslinie, deren Bau im April 1898 in Angriff genommen wurde, folgt in Krümmungen von nur 200 m Halbmesser ständig dem linken Seine-Ufer. Die Bahn ist gegen Hochwasser der Seine durch wasserdichte Mauern geschützt und führt, den Place Walhubert mittelst eines Tunnels unterfahrend, von der Sullybrücke in einen 9 m weiten und 900 m langen gewölbten Tunnel mit gedrücktem Bogen, welcher sodann in einen Unterpflastertunnel mit Eisendecke von 8 m Weite und 500 m Länge übergeht. Auf der letzten Strecke befinden sich zwei 8 m weite, gewölbte Tunnels für zwei Geleise neben einander, welche mit einander verbunden sind. Von der Gesammtlänge der Bahn liegen 14 Percent im offenen Einschnitte, 45 Percent in gewölbten Tunnels und 31 Percent im Unterpflastertunnel. Die Herstellung des Tunnels war mit Schwierigkeiten mannigfacher Art verbunden, da namentlich der starke Strassenverkehr weder unterbrochen, noch gestört werden durfte. Die Ausführung erfolgte zwischen dem pont de Sully und dem petit pont einerseits und zwischen dem pont neuf und dem pont du Caroussel andererseits unterirdisch mittelst Schildvortriebes durch hydraulische Presseu System Chagnaud, wobei auf genügende Stützung der sehr geringen Höhe des Erdkörpers über Tunnelfirst besonderer Werth gelegt werden musste. Beim Schildvortriebe kamen wesentliche Verbesserungen zur Einführung, indem einerseits infolge der seitwärts befindlichen Führung der Rollen es ermöglicht wurde, die Krümmungen mathematisch herzustellen, andererseits in Bezug auf die Stützung des hinter dem Schilde befindlichen Erdkörpers ein schon bei der Pariser und Bostoner Stadtbahn praktisch erprobter Vorgang zur Anwendung gelangte. Die Abfuhr des Aushubmateriales wurde mittelst Kipp- und Plattformwagen durch eine kleine, 8 t schwere Druckluftlocomotive System Mékarski vorgenommen, und scheint diese Art der Transportbeförderung gegenüber dem Störungen unterworfenen elektrischen Betriebe einige Vortheile zu besitzen. Unter den Stationsanlagen ist der Bahnhof Saint-Michel durch reiche architektonische Ausstattung bemerkenswerth; der Endbahnhof am Quai d'Orsay ist nach den für die Ausführung grossstädtischer Bahnhöfe gegenwärtig in Frankreich massgebenden Grundsätzen nach dem Entwurfe des Ingenieurs Sabouret erbaut, worüber der Vortragende nähere Mittheilungen machte.

Die Ventilation in dem ganzen mittleren Theile des Souterrains erfolgt auf natürliche Weise, einerseits durch Nischen in den Quaimauern entlang der Rue des Lille, andererseits durch zwei grosse offene Flächen unter der Centralhalle; aber für die Stirne des Bahnhofes wird man zur künstlichen Ventilation greifen müssen.

Das Aufnahmsgebäude wird im Einklange mit der umliegenden Oertlichkeit einen monumentalen Charakter erhalten und nach dem Projecte des Architekten Laloux mit einem grossen Terminus-Hotel zur Ausführung gelangen. Auf Grund der in Amerika von gesellschaftlichen Ingenieuren gemachten Erfahrungen wurde die Einführung des elektrischen Betriebes beschlossen und wird die elektrische Energie in Form eines dreiphasigen Stromes von 5500 Volt und 25 Perioden per Secunde von einer einzigen, 5·3 km vom Endbahnhofe Quai d'Orsay gelegenen Kraftstation geliefert werden. Der für die Zugförderung und die maschinellen Anlagen erforderliche Gleichstrom von 550 Volt wird in zwei Unterstationen, die auf dem Austerlitz- und Orsaybahnhofe liegen, erzeugt werden; jede derselben erhält für die Lieferung des Beleuchtungsstromes zwei Transformatoren von 250 Kilowatt mit 500 Umdrehungen in der Minute. Ausserdem ist auf diesen Stationen je eine Accumulatoren-Batterie für eine stündliche Abgabe von 1100 Ampère vorhanden, welche eine plötzliche Mehrentnahme von Strom ausgleichen, den Gang der Dynamomaschinen in der Kraftstation regeln und im Falle der Unterbrechung des Primärstromes die Beleuchtung für mehrere Stunden sichern können.

Die Zuführung des Betriebsstromes wird durch eine auf paraffinirten Sattelhölzern auf den Schwellenenden befestigte isolirte dritte Schiene erfolgen. Die vierachsigen Locomotiven, welche eine Combination der Hoboken-Type der Eriebahn bilden, haben vorne und hinten je drei nach abwärts federnde Stromabnehmer und sind für 500 Kilowatt gebaut, wiegen 40 t und können Züge von 250 in sieben Minuten vom Austerlitz-Bahnhofe (Walhubert) nach dem Quai d'Orsay befördern, wobei 27 Wattstunden per Tonnenkilometer einschliesslich der Locomotive entfallen.

Die Herstellungskosten für die Verlängerungsstrecke dürften einen Aufwand von rund 40 Millionen Francs erfordern; ferner sind die Kosten für die Kraftstationen und die in Bestellung zu bringenden 8 Stück Locomotiven mit ca. Frcs. 3,125.000 veranschlagt.

Zum Schlusse seiner Ausführungen, welche durch Zeichnungen und photographische Abbildungen, sowie eines Schildmodelles wirkungsvoll unterstützt wurden, gibt Civilingenieur Ziffer auf Grund der von ihm an Ort und Stelle gemachten Wahrnehmungen eine Darstellung über den Stand der Arbeiten dieser höchst interessanten Bahnstrecke.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Im Monate März 1900 gelangen Kartirungssätze nach und von Kalwarya transit, Oświęcim transit, Podgorze-Bonarka transit, Krakau transit und Saybusch-Ziwiec transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits, unter gleichzeitiger Aufhebung der gleichnamigen Kartirungssätze vom October 1898, zur Ausgabe.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind durch die betheiligten Dienststellen zum Preise von je 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 30. Jänner 1900. [106]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil III, Heft 1 und 2, vom 1. März 1899.

Berichtigung.

In den in der Ueberschrift bezeichneten Tarifheften sind auf Seite 8 im französischen Texte bei „Colza" die Worte „oillette (graine d')" zu streichen.

Wien, am 29. Jänner 1900. [107]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 1 und 2.

Aufhebung der Frachtsätze für Grubenholz.

Mit Giltigkeit ab 1. April 1900 wird die Pos. 6 (zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge) aus der Nomenclatur der Ausnahmetarife Nr. 9 der Hefte 1 und 2 des obbezeichneten Eisenbahnverbandes eliminirt.

Wien, am 31. Jänner 1900. [108]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif-Theil II, Heft 2.

Aufhebung der Frachtsätze für Grubenholz.

Mit 1. April 1900 treten die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 2 D und 2 F für zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer bis und über 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis und über 1·5 m Länge gänzlich ausser Wirksamkeit.

Wien, am 31. Jänner 1900. [109]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 1 und 2.

Aufhebung der Frachtsätze für Grubenholz.

Mit Giltigkeit ab 1. April 1900 wird die Pos. F (zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge) aus der Nomenclatur der Ausnahmetarife Nr. 3 B der Hefte 1 und 2 des obbezeichneten Eisenbahnverbandes eliminirt.

Wien, am 31. Jänner 1900. [110]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes im Tarif-Theil IV, Heft 2, vom 1. Februar 1900.

Der Frachtsatz für Rinde, Abtheilung II, von Eszék nach Frankfurt a. M. Hafen (rechtsrheinisch) und Frankfurt a. M. Hauptbahnhof, Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn (Seite 115 des Tarifes), ist auf **2·82** Mark zu berichtigen.

Wien, am 30. Jänner 1900. [111]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung hinsichtlich einiger Frachtsätze.

Der in der deutschen und ungarischen Ausgabe des vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 1, auf Seite 43 im 1. Schnitt-Tarife (Oesterreichische Stationen) im Verkehre mit der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) angeführte Frachtsatz der Classe A von 205 Hellern ist mit Giltigkeit vom 20. März 1900 auf **305** Heller per 100 kg zu berichtigen.

Ferner sind in der deutschen und ungarischen Ausgabe des vom 1. Jänner 1900 giltigen Anhanges zu dem vorbezeichneten Tarife auf Seite 12, Posit. 26, in der Relation Mähr.-Trübau — Budapest oder vice versa mit Giltigkeit vom 20. Februar 1900 die folgenden Frachtsätze zu berichtigen, und zwar:

Zu berichtigen	Eilgüter besonders ermässigte	Frachten							
		I. Classe	II. Classe	Wagenladungsclassen A	B	C	Specialtarif 3	Sperrige Güter
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg								
von	576	587	467	321	248	189	159	85
auf	566	548	439	301	243	182	150	827

Wien, am 31. Jänner 1900. [112]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen im Nachtrage V vom 1. Jänner 1900 zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3.

Auf Seite 16 des obbezeichneten Nachtrages V ist mit Giltigkeit vom 15. Februar 1900 bei den Schnitt-Frachtsätzen des Ausnahmetarifes I, 2. Reihe, ein *) zu setzen, und als Anmerkung aufzunehmen:

*) Für Holzmehl, Holzsägespäne (Holzsägemehl) der Posit. H—27 b der Güterclassification im Tarife „Theil I", Holzkohle, Holzkohlen-Ziegel, Torf, gepresst (Torfziegel), beträgt der Schnitt-Frachtsatz im Verkehre mit Wien I K.E.B. (Westbahnhof) . . . . . 10 Heller
und im Verkehre mit Hütteldorf-Hacking transit . . . . . 9 Heller
per 100 kg.

Wien, am 31. Jänner 1900. [113]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Gütertarifes, Theil I, Abtheilung A.

Mit Giltigkeit vom 17. Februar a. St./1. März n. St. 1900 gelangt an Stelle und unter Aufhebung des Gütertarifes, Theil I, vom 20. December 1892 a. St./1. Jänner 1893 n. St. sammt Nachtrag I ein neuer Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, enthaltend reglementarische Bestimmungen, zur Einführung.

Abdrücke dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 2 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 31. Jänner 1900. [114]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

31. Jänner. Auf der Localbahn Neuhaus-Neubistritz wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 4054 wieder aufgenommen.

In der Strecke Luźan—Zaleszczyki wurde der Gesammtverkehr am 19. December 1899 wieder aufgenommen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

28. Jänner. Wegen Dammrutschungen in der Strecke Ploschkowitz—Liebeschitz wurde der Güterverkehr eingestellt.

30. Jänner. In der Strecke Ploschkowitz—Liebeschitz wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn.

31. Jänner. Auf der Localbahn Melnik-Mscheno wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 7408 eingestellt.

1. Februar. Auf der Localbahn Melnik-Mscheno wurde mit dem Zuge 7406 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

31. Jänner. In der Strecke Nyitra-Jablonicz—Brezova wurde wegen Hochwassers der Gesammtverkehr eingestellt.

31. Jänner. In der Strecke Nadas-Szomolány — Nyitra-Jablonicz wurde wegen Dammrutschung der Eil- und Frachtgüterverkehr voraussichtlich bis 2. Februar eingestellt. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen vermittelt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ministerialerlass, betreffend die Gewährung verlängerter Zuschlagsfristen für Frachtsendungen aus Anlass der durch Einsturz des Pressburger Tunnels verursachten Verkehrsstörung in der Relation Marchegg-Pozsony [Pressburg].) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass Nr. 6117 vom 24. Jänner 1900 genehmigt hat, dass auf die Dauer des zufolge Erdrutschung beim Tunnel in Pressburg entstandenen Verkehrshindernisses mit Rücksicht auf die abnormen Transportverhältnisse gemäss § 63, Punkt 3, Absatz 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements und der Ausführungsbestimmungen, § 6, Absatz 2, zum § 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr unter Aufrechthaltung der in Kraft stehenden Zuschlagsfristen noch eine weitere Zuschlagsfrist von drei Tagen, und zwar in beiden Relationen für alle Frachtgüter (Lebendes ausgenommen), welche die Uebergangsstationen Bruck a. L., Marchegg, Kutti, Szakolcza und Vlarapass transitiren, in Anwendung gebracht werden. Anlass zu dieser Verfügung gab die Isolirung der Station Pozsony gegen Westen, welche derzeit für Provenienzen aus Westen nur von der Südseite aus durch Vermittlung der Theilstrecke Pándorf—Pozsony-Ujváros der Eisenbahn Pozsony-Ujváros—Pándorf—Sopron (Pressburg-Neustadt—Parendorf—Oedenburg) im Anschlusse an die Hauptlinie (Wien)—Bruck a. d. L.—Pándorf—Budapest erreichbar ist, ferner der Umstand, dass die Reconstructionsarbeiten im Tunnel zwischen Blumenau und Pressburg sich weit schwieriger erweisen, als man ursprünglich angenommen hat. Nach Ansicht der Fachleute wird es sechs Wochen dauern, bis das Verkehrshinderniss so weit beseitigt sein wird, dass der Verkehr wenigstens provisorisch auf einem Geleise wieder aufgenommen werden kann. Die Ursache hievon liegt theils in der ungünstigen Situation des Tunnels, welche den Aufwand grösserer Arbeitskräfte nicht gestattet, theils in dem lockeren Gefüge des von Wasseradern durchzogenen Terrains, theils auch in der ungünstigen Jahreszeit. Bisher ist es nicht gelungen, den Einsturz zu localisiren. Fast täglich erweitert sich die Einsturzstelle um einige Meter und neue Erdmassen stürzen in den Tunnel. Die Herstellungsarbeiten wurden dieser Tage einem Budapester Unternehmer übergeben. Man will die der Einsturzstelle zunächst liegenden Partien durch starke Gerüste versichern und an der Einsturzstelle selber einen dreissig Meter langen Holztunnel herstellen, durch welchen der Verkehr eingeleisig provisorisch wieder aufgenommen werden kann. Sodann sollen die eigentlichen Reconstructionsarbeiten mit Beschleunigung durchgeführt, das bereits freigelegte untere Tunnelende abgetragen und über dem erwähnten Holztunnel ein neuer, weiterer massiver Tunnel erbaut werden.

Ausland.

Deutsche Eisenbahnen. (Allgemeine Verfügung, betreffend den Versandt der Asche von Leichen.) Nach einer Bekanntgabe des deutschen Reichskanzlers (Reichsamt des Innern) ist die Beförderung der Asche von Leichen, welche in Krematorien verbrannt worden sind, auf der Eisenbahn vom gesundheitlichen Standpunkte aus besonderen Beschränkungen nicht zu unterwerfen. Insbesondere finden die Vorschriften über Leichentransporte und über die Ausstellung von Leichenpässen auf Aschentransporte keine Anwendung.

Zu verlangen ist nur, dass die zum Bahntransport bestimmte Asche in gut verschliessbare Behältnisse verpackt ist; den Aschentransporten, welche vom Auslande eintreffen, muss auch ein den Inhalt beglaubigendes consularisches Attest beigefügt sein.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Umrechnung der Rubelfrachten.) Vom 1. Jänner 1900 ab wird die Umrechnung der in Rubeln ausgedrückten Frachten und Nebengebühren etc. in die Frankenwährung und der in Franken ausgedrückten Frachten und Nebengebühren etc. in die Rubelwährung zum festen Course von 266·70 Franken = 100 Rubel erfolgen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 50 K pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 50 K eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
791	königl. Sächsischen Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Grottau	Prag (B.N.B.) Cakowic Weisswasser Prag (Oe.N.W.B.) Bad Schlag Gablonz-Brandl Gablonz a. N. Georgenthal-Albrechtsdorf Josefsthal-Maxdorf Maffersdorf l. N. Maffersdorf r. N. Morchenstern Neudorf a. N. Proschwitz Tannwald-Schumhnrg (R.G.T.E.) Unter-Morgenstern Wiesenthal a. N.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	vom 6. bis 28. Februar 1900	Sächsisch-Oesterr.-Ungarischer Verband, Verkehr mit Oesterreich, Tarifheft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 86 86 59 86 34 34 37 45 47 24 22 43 39 29 47 46 42		Im Kartirungswege		
792	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		Gebrannter Kalk	Stramberg	Wernsdorf	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 300 Waggons für das Jahr 1900** in vollen Wagenladungen von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900	Localtarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Aufnahmsscheine (Duplicat-Frachtbriefe) bis spätestens Ende Februar 1900	Giltig für Sendungen mit der Bestimmungsstation Wien
793	Böhm. Nordbahn		Kohle, mineralische	Georgswalde-Ebersb. trs. Warnsdorf trs.	Stationen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. bis inclusive 15. Februar 1900	Localgütertarif	Diverse	Diverse	10 Percent Nachlass von den Sätzen des Localgütertarifes	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis längstens Ende April 1900	
794	Böhm. Nordbahn		Für die zum Baue, bezw. Erweiterung von Industrie-Etablissements in Grund-Georgenthal, Niedergrund und Zwickau i. B. dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900 die im Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.												
795	Böhm. Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Die im Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900 für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband für den Verkehr zwischen Grottau einerseits, Prag B.N.B., Prag Oe.N.W.B., Weisswasser und Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits vorgesehenen Frachtsätze des Specialtarifes III gelten bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1900 auch für den Transport mineralischer Kohle. Ferner werden Kohlensendungen von Grottau nach Cakovic während dieser Zeitperiode zu dem sich hienach für Prag ergebenden Frachtsatze abgefertigt.											

Fortlaufende Nummer	796	797	798
1			
Die Publication erfolgt von der Nummer und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
2 / 3	betheiligten Verwaltungen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische	Baumwollwaaren der Normalclasse 1	Kohlen, mineralische
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Grulich	Trzynietz, Karwin, Dombrau
5 nach	a) Wien Nordbahn-Donauufer-Hafnhof transito, b) Prag-Hrabovka transito	Wien Nordbahnhof	Vulka-Pordány
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Frachtbegünstigungen finden nur auf Regiesendungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Anwendung. Als Absender und Empfänger müssen die k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder eine Dienststelle derselben erscheinen	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
6			
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Tarif für den Mährisch-Schlesisch - Niederösterreichischen Eisenbahnverband	Ausnahmetarif, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres, giltig vom 1. September 1897
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller per metr. Tonne (a 1000 kg)		
9	ad a) Karwin 984, Krakau 947, Szczakowa 882, Oswiecim 823, Sierszа wodna 982, Karwin —	320 Heller	130·6, 130·6, 130·6
	ad b) Bestehen keine directen Frachtsätze		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) 10	ad a) 870, 824, 742, 852, —	290 Heller	122·2, 122·2, 122·2
	ad b) 1092, 1046, 962, 1074, 876		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) 11	ad a) 114, 123, 140, 130, —	30 Heller	8·4, 8·4, 8·4
	ad b) —		
12 Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht mehr zurückgestellt
14 Besondere Bemerkungen	Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
799	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	Localbahn Königshan-Schatzlar	Kohlen, mineralische	Liebau transit	Schatzlar	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis Ende Februar 1900	Besteht kein directer Frachtsatz		17 Kronen per 10.000 kg		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende Mai 1900	
800	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Bosna-Brod transit	Wien (St.E.G., K.F.N.B. oder Matzleinsdorf)	**Verfrachtung von 20t Tonnen.** Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten zwei zweiachsigen oder eines drei-, bezw. vierachsigen schmalspurigen Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis 30. Juni 1900	Oesterr.-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1	188 Heller	148 Heller	40 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, welche bis spätestens 30. September 1900 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b) einzusenden sind	
801	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Vide Tabelle		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach											
	Adamsthal	Blansko	Bodenbach St.E.G. oder B.N.B.	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	Bubna St.E.G., Prag (St.B., Oe.N.W.B., St.E.G.)	Königsfeld	Lieben St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Peiek	Reichenberg	Segen-Gottes	Schimitz	Tetschen Oe.N.W.B. oder B.N.B.
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg											
Anina	228	232	288	214	261	224	261	251	331	230	214	288
Kalán-Zeykfalva	213	217	273	199	246	209	246	236	316	215	199	273
Német-Bogsán	204	208	264	190	237	200	237	227	307	206	190	264

In den Frachtsätzen für Anina ist der im Abschnitt IV B, Punkt X, des Localtarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlag bereits inbegriffen, ferner in den Frachtsätzen für Reichenberg der Portozuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn enthalten.

802

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

hetheiligten Verwaltungen

Mineralische Kohle, Coaks nnd Briquettes

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	und im	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2		3	4	5		6	7	8		9	10	11	12	13	14
					Bruck a L. M.A.V. transit	Stationen der k. k. Oesterr. Staatshahnen im Localtarife, Theil II, Theil 1, Abschnitt A und C, dann nach Stationen der in diese Linien einmündenden, im Staatseigenthume stehenden Localbahnen: ferner nach Stationen der Buschtěhrader Eisenhahn, Böhmischen Nordbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für Kohle und Briquettes mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, für Coaks mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Februar 1900 bis 28. Februar 1900		Localtarife	Verschieden	Zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 6 Hellern per 100 kg: für die ersten 75 km . . . . . 0·44 Heller per 100 kg und 1 km; „ „ zweiten 75 „ . . . . . 0·24 „ „ 100 „ „ 1 „; „ „ weiteren 150 km . . . . . 0·20 „ „ 100 „ „ 1 „; „ jedes Kilometer über 300 km . . . 0·16 „ „ 100 „ „ 1 „	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende Mai 1900	Der Gehührenberechnung werden die Summen der kilometrischen Distanzen der an der Fahrroute betheiligten Bahnen zugrunde gelegt
					Vlarapass transit Sndoměřitz Landesgrenze transit	Parduhitz und nördlich und westlich von Parduhitz gelegenen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordhahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann nach den via Gaya—Brünn instradirenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatshahnen im Localtarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, sowie nach Stationen der in diese Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einmündenden, im Staatseigenthume stehenden Localbahnen													
					Bruck a/L. M.A.V. transit	Parduhitz und darüber gelegenen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungshahn										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gestattet muss	Besondere Bemerkungen
803	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schwefel der Pos. 8—28	Triest-St. Andrae und Triest k.k.St.B.	Melk	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	261 Heller	226 Heller	35 Heller	Im Kartirungswege		
804	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	Kalk, gebrannter	Villagnedo-Strigno	Trieut	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für den Transport dieses Artikels giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	55 Heller	31 Heller	24 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 141 vom 12. December 1899 unter fortl. Nr. 2823 ausser Kraft gesetzt
805	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schwartenbretter bis 6 m Länge, zu Grubenzwecken bestimmt	Mühldorf	Staab	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die in der 10. Rubrik bezifferten Frachtsätze finden nur auf jene Sendungen von Schwartenbrettern Anwendung, welche an die nachstehend bezeichneten Schächte adressirt und von denselben auch thatsächlich bezogen werden, nämlich a) der Sulkovschacht, bezw. der Hilfschacht, b) der Austriaschacht, bezw. der Bayerschacht. Beim Bezuge der betreffenden Sendungen durch einen Zwischenhändler finden diese Frachtsätze nur im Rückvergütungswege Anwendung, wenn innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Abstempelung des Frachtbriefes seitens der Versandstation, der Nachweis erbracht wird, dass die Transporte an einen der vorgenannten Schächte abgegeben wurden		vom 6. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil IV, Heft 3, vom 1. Juni 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·79	Im Kartirungswege				
				Neusorg	Littitz					0.53				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Forlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
806	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Koble, mineralische, der Pos. K—25 des Tarif-Theiles I	Trifail	Zliv Pilsen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 163 182		Im Kartirungswege		
807	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Saturationsschlamm	Barzdorf	Stationen der Linie Hannsdorf—Ziegenhals nebst Abzweigungen, sowie transit der Anschlussstationen vorgenannter Strecken	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif II der Hauptlinien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ohne Durchrechnung	Verschieden	Im Kartirungswege		Im Verkehre mit Stationen der ausgeschlossenen Hauptstrecken sind die Frachtsätze der Localbahn um 2 b zu kürzen
808	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde, Chinaclay, Kaolin	Siehe die hier folgende Tabelle		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und einzelnen Wagen	vom 12. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif Nr. 33 im Theil II, Heft 8, des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes		Siehe die hier folgende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen:				
	Alt-Münsterol Grenze	Amanswciler Grenze	Avricourt (Deutsch) Grenze	Fentsch Grenze	Novéant Grenze
	Frachtsätze in Mark für 100 Kilogramm				
Dobaran	1·56	1·57	1·46	1·60	1·57
Kasniau	1·57	1·58	1·47	—	1·58
Nürschan	1·49	1·50	1·39	1·53	1·50
Ober-Bris	1·56	1·57	1·46	—	1·57
Pilsen	1·53	1·54	1·43	—	1·54
Podersam	1·68	1·69	1·58	—	1·69
Prestitz	1·53	1·54	1·43	1·57	1·54
Rndig	1·68	1·69	1·58	—	1·69
Staab	1·46	1·47	1·36	1·50	1·47
Stankan	1·45	1·46	1·35	1·49	1·46
Tremoschna	1·56	1·57	1·46	—	1·57
Tuschkau-Kosolup	1·55	1·56	1·45	—	1·56

Fortlaufende Nummer	809	810
1		
2		
3	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	**Buschtěhrader Eisenbahn**
4	Brennholz, Scheitholz, Klohen und Knüppel-(Prügel-) Holz aus der Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz, der . . . . . Reisig, der . . . . . Schwarten, heim Schneiden der Hölzer abfallend, der . . . . . } Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I } Punkt 1 " 2 " 3 " 5	Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel), Backsteine, sämmtliche aus Lehm
5	Hinsichtlich aller im Localgütertarife, Theil II, Heft I, Abschnitt A und C, enthaltenen Linien (mit Ansschluss jener in Dalmatien)	Kaaden-Brunnersdorf
6	Ferner hinsichtlich der im Staatseigenthume stehenden, an die oberwähnten Linien anschliessenden Localbahnen des Tarifheftes 3	Annathal-Rothau Bleistadt Falkenau a. d. Eger Klingenthal Ober-Graslitz Unter-Graslitz
7	Beim Bezuge in inländischen Stationen, dann bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
8	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 28. Februar 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
9	Localtarif	Localgütertarif
10	Verschieden	Heller
11	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II des Abschnittes A des Localgütertarifes, Heft 1 (unter Durchrechnung über die in Frage kommenden Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	32 32 32 32 32 32
12	Verschieden	13 12 8 17 15 14
13	a) Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Kartirungswege. b) Im Anschlussverkehre im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
14	ad b) Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Mai 1900 bei jener k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen sind, in deren Bezirke die betreffende Bestimmungsstation oder, falls die Sendung in einer österreichischen Station ausserhalb des Bereiches der vom Staate betriebenen Eisenbahnen zur Abgabe gelangt, die betreffende Versandtstation gelegen ist	[illegible] Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte [illegible]briefe, welche bis spätestens Ende Jänner 1901 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag vorzulegen sind und nicht mehr zurückgestellt werden
15		Bei Nichterfüllung nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung

| | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
811	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Bahnen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt, laut Specification im Ausnahmetarife 12/c des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Mähr.-Ostrau	Rath, Station der kgl. E.-D. Elberfeld	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 15. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Es besteht keiner	Mark 3·66		Im Kartirungswege		
812	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kalk, gebrannt, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Märzdorf	Gaya	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	67 Heller		Im Kartirungswege		
813	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 werden im localen und directen Kohlenverkehre nach der Station Böhm.-Leipa A.T.E. die Wagenstandsgelder bei der Abgabe wie folgt berechnet: Bei Verzögernng bis zu 24 Stunden 16 h per Wagen und Stunde, in minimo 40 h; für jede weitere Verzögerungsstunde 20 h per Wagen. Im Uebrigen bleiben die allgemeinen Bestimmungen aufrecht.											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
46	Nr. 12 vom 30. Jänner 1900	763	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische etc. der Pos. K—25 der Güterclassification	den Stationen des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes der k. k. Staatsbahnen, Theil II	Smichow, Vyšehrad, Prag (k. k. St. B.) und Hrabowka	Die Frachtermässigung des Ausnahmetarifes II findet auch auf die von den Stadtgemeinden **Smichow, Karolinenthal, Kgl. Weinberge** und **Žižkow** unter der eigenen Adresse zum Bezuge gelangenden, sowie weiters auf gleichartige Sendungen nach Pilsen (E.P.P.K.) oder nach (K.F.J.B.), ferners nach Budweis Anwendung, welche unter der Adresse der Stadtgemeinden **Pilsen**, bezw. **Budweis** aufgegeben werden	
47	Nr. 6 vom 16. Jänner 1900	495	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Holz			Die in der Rubrik 10 angegebenen Frachtsätze verstehen sich in **Pfennigen** per 100 kg	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. **Wien, 8. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1900,*) Z. 52.415 ex 1899, betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Brüx über Oberleutensdorf nach Johnsdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. u. k. Reichskriegsministerium der Gemeinde der Stadt Brüx die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Brüx über Kopitz, Rosenthal, Nieder- und Oberleutensdorf, Bettelgrün und Hammer nach Johnsdorf unter den in Folgendem näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Kleinbahn geniesst die Concessionärin die im Artikel V des Eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Kleinbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Bahnlinie das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 27. Jänner 1900 ausgegebenen VI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 15.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, welche sich nicht in der Verwaltung der Concessionärin befinden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Kosten der durch die Errichtung und den Betrieb der Eingangs bezeichneten Bahnlinie bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Concessionirung dieser Linie bereits bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten einer eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Der Concessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird der Concessionärin das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominalanlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten, zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahn für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Kleinbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellendeu amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Kleinbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Concessionärin ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung der beim Betriebe der Bahn verwendeten Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Concessionärin, wie bei jener des genannten Verbandes, errichtet werden sollte.

§ 12.

Die Concessionärin ist verpflichtet, über Verlangen des Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§ 13.

Die Dauer der Concession mit dem in § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom Tage der Eröffnung des Betriebes an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 14.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Bahnlinie keine Anwendung.

§ 15.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Kleinbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnlinie, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Brüx über Oberleutensdorf nach Johnsdorf.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Kleinbahn von Brüx über Oberleutensdorf nach Johnsdorf ist eingeleisig und mit einer Spurweite von 1·0 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Kleinbahn wird vorläufig für Strecken innerhalb der geschlossen verbauten Stadt- und Ortsgebiete mit 12 km und für Strecken ausserhalb derselben mit 18 km per Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich erforderlichen Falles vor, besondere Bestimmungen über die Verminderung dieser Fahrgeschwindigkeit in einzelnen Theilstrecken, insbesondere auch bei eventuellem Nachtverkehre, nach Massgabe der localen Verhältnisse zu treffen.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionärin hat während des Baues und der Betriebführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Kleinbahn verwendeten Arbeiter hat die Concessionärin, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesonders in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Kleinbahn, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Die Bestätigung des von der Concessionärin, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters, sowie des für den elektrotechnischen Theil der Bahnanlage und für den Betrieb der Bahn im Besonderen verantwortlichen Fachorganes bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Der letztgenannte Ingenieur hat in allen elektrotechnischen Fragen die Vertretung gegenüber dem k. k. Eisenbahnministerium zu übernehmen.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 12·9 km lange Bahn beginnt am Bahnhofsplatze in Brüx, gegenüber dem Aufnahmsgebäude der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, führt in südlicher Richtung zum Sparcassengebäude, wendet sich nach Unterfahrung der Strecke Brüx-Komotau der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn gegen Norden und gelangt zum Lagerhause in Brüx. Nach erfolgter Niveaukreuzung des Lagerhaus-Schleppgeleises bewegt sich die Bahn auf der Kopitz-Oberleutensdorfer Strasse, übersetzt das Schleppgeleise zum Juliusschachte II im Niveau und gelangt sodann zum Ortsplatze in Kopitz.

Hierauf wird die Linie vorerst in einer Nebengasse, dann auf eigenem Unterbau bis zur Gemeindegrenze Rosenthal geführt und gelangt, dem Strassenzuge folgend, durch die Ortsgebiete von Rosenthal, Niederleutensdorf und Oberleutensdorf zu der östlich der Station Oberleutensdorf der k. k. Staatsbahnlinie Bodenbach—Komotau erfolgenden Niveaukreuzung der genannten Bahnstrecke und des daselbst bestehenden Schleppgeleises. Im Weiteren führt die Bahn zunächst auf eigenem Unterbau, dann auf der Strasse durch Oberleutensdorf und Bettelgrün, kreuzt daselbst im Niveau das Schleppgeleise zum Antoniaschachte und gelangt hierauf zu der nächst der Gemeindegrenze von Johnsdorf zu errichtenden gleichnamigen Endstation.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Kreuzungen mit bestehenden Bahnen.

Die Concessionärin verpflichtet sich, die näheren Modalitäten der im Punkte 2 bezeichneten Niveaukreuzungen der gegenständlichen Kleinbahn, sowie die Details der an diesen Kreuzungsstellen auszuführenden Sicherungsanlagen im Einvernehmen mit den betreffenden Bahnverwaltungen festzustellen.

Desgleichen wird hinsichtlich der näheren Modalitäten der in Aussicht genommenen Unterfahrung der Hauptlinie der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn das Einvernehmen mit der Verwaltung dieser letzteren zu pflegen sein.

Die bezüglichen Projecte, bezw. die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen und unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit den betreffenden Verwaltungen nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Kleinbahnen und von Schleppbahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Kleinbahnen, dann von Schleppbahnen, auf die für den Betrieb der gegenständlichen Kleinbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

5. Grunderwerb.

Die für die Kleinbahn erforderlichen Grundflächen sind, insoweit nicht bestehende öffentliche Plätze, Strassen und Gassen benützt werden sollen, in dem erforderlichen Ausmasse definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen

Breite, je nach der Construction des ausserhalb von Strassen gelegenen Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 30 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

In den auf eigenem Unterbaukörper liegenden Strecken sind zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 150 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in solchen Bahnkrümmungen in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 1500 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 60 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften nach Zulässigkeit der Strassenverhältnisse zu beachten.

Die näheren Bestimmungen über die bei Strassenstrecken zulässigen Erleichterungen sind in diesen Vorschriften enthalten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon sind bei den auf Strassen liegenden Stationen und Haltestellen dann gestattet, wenn deren Geleise nur im durchgehenden Verkehre befahren werden; dieselben unterliegen aber noch der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Das bei der Ausführung der Bahn einzuhaltende Normalprofil des lichten Raumes, in welches auch die Umgrenzungslinie der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel einzuzeichnen ist, wird dem k. k. Eisenbahnministerium, und zwar mindestens gleichzeitig mit den Plänen für die Stationen und die Hochbauten zur Genehmigung vorzulegen sein.

Der Abstand der Geleisachsen in den Stationen und Haltestellen ist mindestens derart zu bemessen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel ein Zwischenraum von 0·8 m verbleibt.

Bei Magazinsgeleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern.

Insoweit die Bahn auf eigenem Unterbaukörper gelegen ist, hat derselbe sowohl bei Dämmen, als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 3·2 m zu erhalten.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem hat in Bögen der auf eigenem Unterbaukörper liegenden Strecken eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Normalien zu erfolgen.

Die Sohle des Seitengrabens der auf eigenem Unterbaue liegenden Strecken muss in allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern, eine eine Breite von mindestens 0·3 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemesen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrts-Strassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beachten.

Die den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauprojecte zugrunde zu legenden Belastungen können nach Massgabe der verkehrenden Fahrbetriebsmittel bemessen werden.

Das Bahnplanum innerhalb solcher Unterbauobjecte und Stützmauern im eigenen Bahnkörper, welche Geländer erhalten, muss derart breit angeordnet sein, dass an jeder Stelle zwischen dem Normalprofil, der Fahr-

betriebsmittel und dem nächsten Geländerstabe, beziehungsweise den durchlaufenden äussersten Kanten der nächsten Tragwand eine Entfernung von mindestens 0·5 m vorhanden ist.

Falls aussergewöhnlich lange Wagen verwendet werden sollen, ist das vorgenannte Mass in Bögen nach Erforderniss zu vergrössern.

Bei allen Unterbauobjecten im eigenen Bahnkörper, welche keine Geländer erhalten, ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Im Uebrigen finden hinsichtlich der räumlichen Anordnung der Brücken die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sinngemässe Anwendung.

Gleichzeitig mit den Plänen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im Punkte „Fahrbetriebsmittel" näher bezeichneten Planskizzen für den Fahrpark vorzulegen.

Die Widerlager aller neu herzustellenden Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten im eigenen Unterbaukörper bis einschliesslich 5·0 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Reichsstrasse von Teplitz nach Eisenstein ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Prag einzuholen.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung der Bezirks- und Ortsstrassen zur Anlage der Kleinbahn ist die Zustimmung der betreffenden Bezirksausschüsse, beziehungsweise Strassenverwaltungen einzuholen und dem k. k. Eisenbahnministerium nachzuweisen; die diesbezüglichen Vereinbarungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Anlage der Kleinbahn hat derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite von Militärfuhrwerken benützt werden kann.

Die Abgrenzung der Bahn vom restlichen Theile der Strasse hat derart zu erfolgen, dass über eventuelle behördliche Aufforderung die etwa hergestellten Schranken rasch beseitigt werden können.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einvernehmen mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, beziehungsweise Verstärkungen einzuholen sein; ferner ist in Ansehung solcher Strassenobjecte darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel und den Geländern oder Parapetmauern der mitbenützenden Brücken stets ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

Wenn Bäume entlang der mitbenützten Strassen stehen, ist die gleiche Entfernung einzuhalten, erforderlichen Falles sind überragende Aeste oder Bäume zu entfernen.

8. Oberbau.

In allen von der gegenständlichen Kleinbahn benützten Strassenstrecken, woselbst für den Verkehr des Strassenfuhrwerkes nicht eine freie Fahrbahnbreite von 5 m — von dem für die gegenständliche Bahn vorgeschriebenen Lichtraumprofile bis zum jenseitigen Leistensteine (Abschlusssteine des Strassengrundbaues) gerechnet — übrig bleibt, ist ein Rillenschienenoberbau mit Flussstahlschienen von mindestens 35 Kilogramm Gewicht per laufendes Meter unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen.

In den auf eigenem Unterbaukörper gelegenen Bahnstrecken ist der Oberbau mit Holzquerschwellen im Systeme des schwebenden Stosses mit Flussstahlschienen von mindestens 23 Kilogramm Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf in keinem Falle 1000 Kilogramm per Quadratcentimeter der Querschnittsfläche übersteigen.

Die Schwellen müssen mindestens 1·8 m Länge, 14 cm obere, 20 cm untere Breite und 14 cm Höhe besitzen.

Betreff der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In Bögen von weniger als 300 m Halbmesser hat beim Querschwellen-Oberbau eine entsprechende Vermehrung der Unterlagsplatten und Nägel gegenüber geraden Strecken zu erfolgen.

Die sonstige Detailconstruction des Rillenschienen- und Querschwellen-Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums. Gleichzeitig mit den Plänen für den Oberbau sind die im Punkte „Fahrbetriebsmittel" näher bezeichneten Planskizzen für den Fahrpark in Vorlage zu bringen.

Der Schotterkörper der auf eigenem Unterbaue liegenden Bahnstrecken hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 2·2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Wohngebäude für das Bahnpersonale oder solche Hochbauten, welche zugleich Wohnräume enthalten, sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen; alle übrigen Hochbauanlagen können je nach ihrer Bestimmung entweder aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

10. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann in Strassenstrecken entfallen; auch in Strecken auf eigenem Unterbau sind im Allgemeinen Stations- und Bahneinfriedungen, sowie Wegschranken nur dann auszuführen, wenn solche zufolge der örtlichen Verhältnisse oder wegen der grösseren Fahrgeschwindigkeit als erforderlich befunden werden sollten.

In Strecken auf eigenem Unterbau erhalten die Wegübersetzungen in Schienenhöhe beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879) für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Bei Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, sind in den Strecken auf eigenem Unterbaukörper auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugbremsung zu bemessende Entfernung, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Wagenführer aufzustellen.

An den Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen, insoweit solche zur Orientirung des Wagenführers über die Gefällsverhältnisse erforderlich erscheinen.

In Strecken auf eigenem Unterbaukörper, sowie eventuell in unverbauten Strassen oder Gassen sind längs der Bahn, in Abständen von 100 zu 100 m, Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

11. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist im Bedarfsfalle ein gedeckter Warteraum herzustellen.

Bei Ausführungen von Aufnahmsgebäuden ist der Name der Station sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen. Wo keine solchen Gebäude errichtet werden, ist die Station oder Haltestelle in anderer geeigneter Weise zu kennzeichnen.

Die für den Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst nöthigen Inventargegenstände, sowie die erforderlichen Reservematerialien sind beizustellen. Die Art und das Ausmass dieser Gegenstände und Materialien unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

12. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Die maschinelle und elektrotechnische Anlage der Kraftstation, welche zur Vermeidung jeder nachbarlichen Belästigung thunlichst in allseitig freistehenden Gebäuden untergebracht werden soll, ist für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärksten Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der jeweiligen Beleuchtungsanlagen für Bahnzwecke genügt.

Ausserdem muss auch für entsprechende Reservegarnituren vorgesorgt sein, so dass jede Betriebsunterbrechung ausgeschlossen bleibt. Als Reserve kann auch eine entsprechend eingeschaltete Accumulatorenbatterie in Verwendung kommen.

Die Verwendung von Accumulatoren für Bahnzwecke ist an besondere noch zu erlassende Vorschriften gebunden.

2. Die Zuführung des Stromes zur elektrischen Locomotive, bezw. zum Motorwagen erfolgt durch Contactleitungen, welche, wenn dieselben oberhalb des Strassenplanums angebracht werden, in einem Höhenabstande von mindestens 5·5 m geführt werden müssen.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen.

Wenn die Stromzuführung unterhalb oder im Niveau des Strassenplanums bewerkstelligt werden soll, wird von Fall zu Fall über die Zulässigkeit der projectirten Anlage und das Detail ihrer Ausführung entschieden werden.

Die im Strassenkörper versenkten Leitungen sind im Allgemeinen mindestens 0·3 m unter das Strassenniveau zu verlegen.

3. Die oberirdischen Fernleitungen, Speiseleitungen und Contactleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehendenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objecten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden. Insbesondere sind auch alle an Gebäuden angebrahten Mauerhaken oder sonstigen Befestigungsmittel mit doppelter Isolation und mit Schalldämpfern zu versehen.

Zwischen den Starkstromleitungen und bestehenden parallel laufenden Telegraphen- oder Telephonleitungen ist ein zur Vermeidung von Inductionen genügender Abstand einzuhalten.

Kreuzungen elektrischer Leitungen sind thunlichst rechtwinkelig durchzuführen und genügt im Allgemeinen ein lothrechter Abstand von 1 m zwischen denselben.

Ueberhaupt sind bestehende Telegraphen-, Telephon- und andere elektrische Leitungen nach den Anordnungen der competenten Behörden gegen die Einwirkung der neu projectirten Stromleitungen vollständig zu schützen, erforderlichen Falles entsprechend zu verlegen oder durch Rückleitungen zu ergänzen.

Gegen die gefahrbringenden Folgen des Abreissens der einen oder anderen Gattung Leitungen ist mittelst Anbringung entsprechender Sicherheitsnetze oder auf andere Weise vorzusorgen.

4. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isolirt und mit Blei und Eisen armirt sein; auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objecten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Canälen, Brücken etc.) unterliegen einer besonderen Genehmigung.

5. Bei Anwendung einer vom Erdboden nicht isolirten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile etc.) muss für die Continuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse u. s. w., gesorgt werden. In dieser Rückleitung ist der Querschnittswiderstand nicht grösser, der Gesammtwiderstand aber bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, damit keine Ausströmungen durch die Erde stattfinden, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Continuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittelst entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

6. Die Querschnitte der Leitungen in der Kraftstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sectionen sind mit Rücksichtnahme auf den stärksten Verkehr, bezw. die intensivste Beleuchtung der Bahn derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden.

Die in den Kupferleitungen von verschiedenen Querschnittflächen in Quadratmillimetern zulässigen Betriebsstromstärken in Ampères unterliegen nachstehenden Begrenzungen:

Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstromstärke in Ampères	Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstromstärke in Ampères
1·0	5	25	60
1·5	6	50	100
2·5	10	100	170
5·0	18	200	290
10	30	300	400
15	40	500	600

Für Zwischenwerthe ist geradlinig zu interpoliren.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen u. s. w. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im Allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, bezw. Temperaturerhöhungen mittelst Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, bezw. Abschmelzsicherungen vorzusorgen.

Bei denselben muss die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke in leicht lesbarer Weise stets aufgeschrieben, beziehungsweise eingestempelt sein; das letztere sowohl in den auswechselbaren, als auch in den nicht auswechselbaren Anschlusstheilen. Die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke darf das Zweifache der Betriebsstromstärke nicht übersteigen.

7. In allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publicum und dem nicht elektrotechnich gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Spannungsdifferenz zwischen den Hin- und Rückleitungen die Grenze von 500 Volt bei Gleichströmen, bezw. von 250 Volt bei Wechselströmen nicht übersteigen.

In allen solchen Oertlichkeiten dürfen blanke Leitungen nur derart angebracht sein, dass sie durch Unberufene nicht erreicht werden können.

Innerhalb der gedeckten Räume der Gebäude jeder Art und solcher Oertlichkeiten, wo sich leicht entzündbare Gase entwickeln, dürfen keine blanken Leitungen angebracht werden.

Für Fernleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen u. s. w., sind höhere Spannungen zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass sowohl die Sicherheit des Personales, als auch Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Solche Leitungen sind mit Rückleitungen zu versehen und derart anzulegen, dass Inductionswirkungen thunlichst vermieden werden.

8. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen, bezw. die elektrischen Locomotiven sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

9. Die elektrische und motorische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel ist thunlichst ausserhalb des Wagenkastens, jedenfalls aber derart anzubringen, dass die Fahrgäste mit stromführenden Theilen nicht in Berührung kommen können.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu construirenden Schaltkurbeln, ferner die Nothausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken dienen, sollen derart eingerichtet sein, dass sowohl Fehlgriffe durch das Bedienungspersonal, als auch eine Bethätigung durch Unberufene soviel als thunlich ausgeschlossen bleiben.

Insbesondere sollen die zu handhabenden Kurbeln, Hebel, Griffe u. s. w. nur dann aufgesteckt oder abgenommen werden können, wenn die Einrichtung stromlos gestellt ist.

10. Die elektromotorisch ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel müssen ausser mit den übrigen vorgeschriebenen Bremsvorrichtungen auch auf rein elektrischem Wege mittelst eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen, entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselben sowohl als Haltebremse, wie auch insbesondere als Gebrauchsbremse benützt werden kann. Dieselbe muss das ganze Gewicht des Motorwagens als Adhäsionsgewicht ausnützen.

Werden auch Anhängewagen verwendet, so sind dieselben in die elektrische Bremsung mit einzubeziehen.

11. Die Endpunkte der Bahn sind unter einander und mit der Kraftstation in telephonische Verbindung zu bringen.

13. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

9 zweiachsige Motorwagen mit 2 Motoren von mindestens je 20 Pferdekräften Leistungsfähigkeit und einem Fassungsraume für mindestens 30 Personen;

9 zweiachsige Anhängewagen mit einem Fassungsraume für mindestens 30 Personen;

2 zweiachsige gedeckte Güterwagen;

1 Montagewagen;

1 Schneepflug für Pferdebetrieb;

1 Salzstreuwagen.

Alle Fahrbetriebsmittel haben derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein bei einer Geschwindigkeit von 12 km per Stunde den Stillstand der Fahrbetriebsmittel auf 10 m Länge bewirken können.

Ferner muss es möglich sein, mittelst nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu vereinigen, um auf diese Weise den Wagen fast augenblicklich bis zum Gleiten bremsen zu können. Damit dies auch bei ungünstigem Schienenzustande ermöglicht wird, ist eine gut functionirende Sandstreuung einzurichten und ist für entsprechende Sanddepots längs der Strecke vorzusorgen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und sind für diese Vorlagen die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Vorschriften zu beachten.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projectsplänen der offenen Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel enthalten.

14. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken und die Leitungsbestandtheile, ferner die Ausrüstung und Einrichtung der elektrischen Kraftstation, sowie die Fahrbetriebsmittel sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen, und obliegt es der Concessionärin, sich hinsichtlich deren Beschaffung an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Durchführung der Bestellung namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorräthig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionärin hinsichtlich der elektrotechnischen Ausrüstungsgegenstände für die Kraftstation und für die Fahrbetriebsmittel von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Concessionärin obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

15. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

16. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 12. Jänner 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Urfahr bei Linz an der Donau nach Rosenberg an der Moldau.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues dem behördlich autorisirten Ingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz neuerdings die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Urfahr bei Linz an der Donau nach Rosenberg an der Moldau auf die Dauer eines Jahres, das ist bis 9. Jänner 1901, und unter den bisherigen Bedingungen ertheilt.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Abbazia-Mattuglie nach Lowrana mit einem Flügel von Ičići auf den Monte Maggiore.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fürsten Alfred Wrede in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Abbazia-Mattuglie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Volosca, Abbazia, Ičići und Ika nach Lowrana mit einem Flügel von Ičići über Veprinaz auf den Monte Maggiore im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. Jänner 1900. Z. 309/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von elektrisch zu betreibenden Kleinbahnen in Laibach und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Actiengesellschaft Siemens & Halske in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von elektrisch zu betreibenden Kleinbahnen in Laibach und Umgebung im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. Jänner 1900. Z. 59.994/2 ex 1899.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Jänner 1900, Z. 5060, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 17. Jänner 1900 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 29. December 1899 eröffnete und 45·861 km lange Linie Margitta—Szilagy-Somlyo der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Biharer Localbahn dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Da die Biharer Localbahn dem Uebereinkommen als Ganzes bereits untersteht und im Uebrigen im Betriebsnetze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen inbegriffen ist, so ist eine Aenderung in der Liste nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 26. Jänner 1900 Kenntniss gegeben.

Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899.

(Schluss.)

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
§ 76. Beschränkung der Haftung bezüglich des Bestimmungsortes.	
. . . . .	
(3) Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, dass das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Ort abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Ort übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich.	
§ 77. Beschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren.	§ 77. Beschränkung der **Haftpflicht** bei besonderen Gefahren.
(1) Die Eisenbahn haftet nicht:	(1) Die Eisenbahn haftet nicht:
1. In Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Unter dieser Gefahr ist auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen.	1. in Ansehung der Güter, die nach der Bestimmung dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen befördert werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht; hierunter ist auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen;
2. In Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (§ 58) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.	2. in Ansehung der Güter, die, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung während der Beförderung erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (§ 58) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben sind, für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entsteht;
3. In Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender, von diesem, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist.	3. in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach der Bestimmung dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder von dem Empfänger besorgt wird, für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entsteht;
4. In Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.	4. in Ansehung der Güter, die vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entsteht;
5. In Ansehung lebender Thiere, für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.	5. in Ansehung lebender Thiere, für den Schaden, welcher aus der für sie mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr entsteht;

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
6. In Ansehung derjenigen Güter, einschliesslich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Betriebsreglements, des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist, für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.	6. in Ansehung derjenigen Güter, einschliesslich der Thiere, welchen nach dieser Ordnung, dem Tarif oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist, für den Schaden, welcher aus der Gefahr entsteht, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.
(2) Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Paragraphen bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.	(2) Konnte ein eingetretener Schaden den Umständen nach aus einer der im Abs. 1 bezeichneten Gefahren entstehen, so wird vermuthet, dass er aus dieser Gefahr entstanden sei.
(3) Eine Befreiung von der Haftpflicht kann auf Grund dieses Paragraphen nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist.	(3) Eine Befreiung von der Haftpflicht kann auf Grund dieser Vorschriften nicht geltend gemacht werden, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist.

§ 78.

Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.

(1) In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden,	(1) Bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmässig einen Gewichtverlust erleiden,
ist die Haftpflicht der Eisenbahn etc.	
. . . . .	
(4) Der Normalsatz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.	(4) Der Normalsatz wird, falls mehrere Stücke auf denselben Frachtbrief befördert werden, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet ist oder sonst festgestellt werden kann.
(5) Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist oder dass der angenommene Percentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.	(5) Die Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, soweit der Verlust den Umständen nach nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder soweit der angenommene Satz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.
. . . . .	

§ 80.

Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes.	Höhe des Schadensersatzes bei Verlust oder Minderung des Gutes.
Wenn auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.	Muss auf Grund des Frachtvertrags von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden, so ist der gemeine Handelswerth und in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte, unter Hinzurechnung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht bereits bezahlt ist. Vergleiche jedoch § 88.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 81.

Höhe des Schadenersatzes bei ermässigten Ausnahmetarifen.	Beschränkung der Höhe des Schadensersatzes durch die Tarife.
Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Ausnahmetarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.	(1) Die Eisenbahnen können in besonderen Bedingungen (Ausnahmetarifen) einen im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermässigung für die ganze Beförderung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen der Eisenbahn enthalten und der gleiche Höchstbetrag auf die ganze Beförderungsstrecke Anwendung findet.
	(2) Den Eisenbahnen ist ferner gestattet, die im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes oder der Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Werthpapieren zu leistende Entschädigung in den Tarifen auf einen Höchstbetrag zu beschränken.
	(3) Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergleiche § 88.

§ 83.

Höhe des Schadenersatzes bei Beschädigung des Gutes.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Ausnahmetarife im Sinne des § 81 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnissmässig herabgemindert.	Im Falle der Beschädigung des Gutes ist für die Minderung des im § 80 bezeichneten Werthes Ersatz zu leisten. Ist für den zu ersetzenden Werth des Gutes auf Grund der Bestimmungen des § 81 im Tarif ein Höchstbetrag festgesetzt, so wird der für die Beschädigung zu leistende Ersatz verhältnissmässig gekürzt. Vergleiche jedoch § 88.

§ 84.

Declaration des Interesses an der Lieferung.	Angabe des Interesses an der Lieferung. Ihre Voraussetzungen.
(1) Der Absender kann das Interesse an der Lieferung mit den in den folgenden §§ 85 und 87 vorgesehenen Rechtswirkungen	
declariren.	im Frachtbrief angeben.
In diesem Falle ist etc.	
(2) Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung	
declarirt	angegeben
wird, muss im Frachtbriefe etc.	
(3) In diesem Falle wird der Frachtzuschlag für untheilbare Einheiten von je 10 Kronen und 10 Kilometer berechnet und darf 2·5 Heller für ein Kilometer und für je 1000 Kronen des Betrages der declarirten Summe nicht übersteigen.	(3) Der Frachtzuschlag ist für untheilbare Einheiten von je 10 Mark und 10 Kilometer zu berechnen und darf 2·5 Pfennig für 1 Kilometer und für 1000 Mark des als Interesse angegebenen Betrags nicht übersteigen.
(4) Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt für den ganzen Durchlauf 40 Heller.	Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt für den ganzen Durchlauf 40 Pfennig.
(5) Ueberschiessende Beträge werden auf 10 Heller abgerundet.	Ueberschiessende Beträge werden auf 10 Pfennig abgerundet.
	(4) Ist die Ersatzpflicht nach den Vorschriften des § 81 auf einen Höchstbetrag beschränkt, so findet eine Angabe des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag hinaus nicht statt.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.
§ 85.	
Höhe des Schadenersatzes für Verlust oder Beschädigung bei Declaration des Interesses an der Lieferung.	Höhe des Schadensersatzes für Verlust, Minderung oder Beschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung.
Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann der Berechtigte im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, ausser der durch die §§ 80 und 83 festgesetzten Entschädigung, noch einen weiteren Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages beanspruchen. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.	Hat eine Angabe des Interesses an der Lieferung stattgefunden (§ 84), so kann im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung des Gutes ausser der in den §§ 80 und 83 bezeichneten Entschädigung der Ersatz des weiter entstandenen Schadens bis zu dem angegebenen Betrage beansprucht werden.
§ 86.	
Haftung für Versäumung der Lieferfrist.	
Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (§ 63) entstanden ist, sofern sie nicht beweist,	es sei denn, dass die Verspätung etc.
§ 87.	
Höhe des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist.	
. . . . .	
I. Wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat:	(1) I. Wenn eine Angabe des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat:
. . . . .	
II. Wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat:	II. Wenn eine Angabe des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat:
. . . . .	
In beiden Fällen darf die Vergütung den declarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.	In beiden Fällen darf die Vergütung den angegebenen Betrag des Interesses nicht übersteigen. (2) Beweist die Eisenbahn, dass kein Schaden entstanden ist, so ist keine Vergütung zu leisten. (3) Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergleiche § 88.
§ 88.	
Schadenersatz bei Arglist und grober Fahrlässigkeit.	Schadensersatz bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.
Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.	Ist der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt, so kann in allen Fällen Ersatz des vollen Schadens gefordert werden.
§ 89.	
Ausschluss der Haftung.	Verwirkung der Ersatzansprüche.
Wenn Gegenstände, welche vom Transporte ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender ausseracht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.	Werden Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen oder zur Beförderung nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung aufgegeben, oder werden die für diese Gegenstände vorgesehenen Sicherheitsmassregeln von dem Absender unterlassen, so ist die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags ausgeschlossen.

Betriebsreglement.	Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 90.

Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes.

. . . . . .

(2) Hievon sind jedoch ausgenommen:	(2) Hievon sind jedoch ausgenommen:
1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, dass der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;	1. Entschädigungsansprüche für Schäden, die durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden sind;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reclamation spätestens am vierzehnten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 74 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;	2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn sie spätestens am vierzehnten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 74 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen schriftlich angebracht werden;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäss § 71 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist oder deren Feststellung nach § 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;	3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die gemäss § 71 oder 72 festgestellt worden sind, bevor der Empfänger das Gut angenommen hat oder deren Feststellung nach § 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:	4. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die bei der Annahme äusserlich nicht erkennbar waren, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
a) es muss unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäss § 71 bei der Eisenbahn oder bei dem zuständigen Gerichte angebracht werden;	a) es muss unverzüglich nach der Entdeckung des Mangels und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme zu dessen Feststellung entweder bei Gericht die Besichtigung des Gutes durch Sachverständige oder schriftlich bei der Eisenbahn eine gemäss § 71 vorzunehmende Untersuchung des Gutes beantragt werden;
b) der Berechtigte muss beweisen, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.	
War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.	

. . . . . .

(5) Alle in diesem Paragraphen erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.	

§ 91.

Verjährung.	Verjährung der Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung des Gutes.
(1) Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntnis der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des § 90, Nr. 1, in drei Jahren.	(1) Die Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren in einem Jahre.
(2) Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.	(2) Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes oder der verspäteten Ablieferung mit dem Ablaufe der Lieferfrist.
(3) Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der §§ 90 und 91 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.	

Betriebsreglement.

(4) Wenn der Berechtigte eine schriftliche Reclamation bei der Eisenbahn einreicht, so wird die Verjährung für so lange getrennt, als die Reclamation nicht erledigt ist. Ergeht auf die Reclamation ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährung wieder mit dem Tage, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Reclamanten schriftlich bekannt macht und ihm die der Reclamation etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Der Beweis der Einreichung oder der Erledigung der Reclamation, sowie der der Rückstellung der Beweisstücke obliegt demjenigen, der sich auf diese Thatsache beruft. Weitere Reclamationen, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.

Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(3) Die Verjährung wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Tage, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.

(4) Für die Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

(5) Die im Abs. 1 bezeichneten Ansprüche können nach der Vollendung der Verjährung nur aufgerechnet werden, wenn vorher der Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung der Eisenbahn angezeigt oder die Anzeige an sie abgesendet worden ist. Der Anzeige an die Eisenbahn steht es gleich, wenn gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises beantragt oder in einem zwischen dem Absender und dem Empfänger oder einem späteren Erwerber des Gutes wegen des Verlustes, der Minderung, der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung anhängigen Rechtsstreite der Eisenbahn der Streit verkündet wird.

(6) Die Vorschriften dieses Paragraphen finden keine Anwendung, wenn die Eisenbahn den Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung des Gutes vorsätzlich herbeigeführt hat. Sie finden ferner keine Anwendung auf Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen unter einander.

IX.

Schlussbestimmung.

(1) Das Betriebsreglement, sowie Aenderungen desselben werden durch das Reichsgesetzblatt veröffentlicht.

(2) Jede Eisenbahnverwaltung hat nach dem neuesten Stande ergänzte Exemplare des Betriebsreglements zum Verkaufe bereit zu halten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecke Hintere Zollamtsstrasse—Invalidenstrasse bis Landstrasse Hauptstrasse: Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 24. November 1899 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission in Verbindung mit der politischen Begehung rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Theilstrecke „Hintere Zollamtsstrasse—Invalidenstrasse bis Landstrasse Hauptstrasse" der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der gedachten Amtshandlung ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 57.360 ex 1899.]

Elektrische Kleinbahn von Rumburg nach Warnsdorf. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 23. und 24. Juni 1899 durchgeführten Trassenrevision der projectirten, mit 1·0 m Spurweite auszuführenden elektrischen Kleinbahn von Rumburg nach Warnsdorf hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 34.539 ex 1899.]

Elektrische Kleinbahn von Schwertberg nach Josefsthal. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 24. August 1899 durchgeführten Trassenrevision der von Dr. Rudolf Mayreder, behördl. autor. Bauingenieur in Wien, projectirten normalspurigen, lediglich für den Frachtenverkehr bestimmten, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn mit theilweiser Strassenbenützung von der Station Schwertberg der Localbahn Mauthausen-Grein nach Josefsthal hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 45.446 ex 1899.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Schönbach in „Schönbach bei Asch".) Zufolge Kundmachung der obigen Staatsbahn-Direction vom 24. Jänner die bisherige Bezeichnung der auf der Localbahn Asch-Rossbach gelegenen Haltestelle Schönbach vom 1. Februar angefangen in „Schönbach bei Asch" abgeändert.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Schreibweise der Station Czeicz der Localbahn Saitz-Göding.) Die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Saitz-Göding verlautbart, dass die Schreibweise des Stationsnamens Czeicz in deutscher Sprache „Tscheitsch" und in czechischer Sprache „Čejč" fortan zu lauten habe.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Altona: Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Lauenburg a./Elbe.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge findet auf der Station Lauenburg a./Elbe eine Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen nicht mehr statt.

— (Directionsbezirk Halle a./Saale: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schneeberg i. M.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 1. Februar die an der Bahnstrecke Königs-Wusterhausen—Grunow gelegene Haltestelle Schneeberg i. M., welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehre und dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Directionsbezirk Königsberg i. Pr.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Collogienen.) Laut einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist am 15. Jänner die bisher dem Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr dienende, an der Bahnstrecke Rothfliess—Rudczanny gelegene Haltestelle Collogienen auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden jedoch in der vorgenannten Haltestelle nicht abgefertigt.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Namensänderung mehrerer im Stadtbezirke Nürnberg gelegener Bahnstationen.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wurden die Namen der im Stadtbezirke Nürnberg gelegenen Bahnstationen wie folgt umgeändert: Doos in Nürnberg-Doos, Dutzendteich in Nürnberg-Dutzendteich, Grossreuth in Nürnberg-Grossreuth, Mögeldorf in Nürnberg-Mögeldorf und Schweinau in Nürnberg-Schweinau.

Frankreich. (Eröffnung der Eisenbahn Ferrières-Courçon—Eponnes.) Die von der „Compagnie de chemins de fer départementaux" erbaute Linie Ferrières-Courçon—Eponnes wurde Ende 1898 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese 24.984 km lange Linie durchschneidet die Départements „Charente-Inférieure" und „Deux-Sèvres" und verbindet von der Station Ferrières-Courçon aus die Linie Saint-Jean-d'Angély—Ferrières-Courçon—Marans über Saint-Martin-la-Grève, Saint-Hilaire-la-Palud, Arçais, Saint-Georges-de-Rex-le-Vanneau und Amuré in der Station Espannes mit dem Staatsbahnnetze.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Kleinbahnen und Strasseneisenbahnen.) Das „Journal officiel" verlautbart den Wortlaut der Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes nachfolgend bezeichneter Kleinbahnen (Tramways Départementaux), bezw. Strasseneisenbahnen, und zwar im Bereiche des:

1. Département d'Vaucluse für eine die Stadt Vaucluse mit dem Betriebsnetze der „Compagnie de chemin de fer Paris—Lyon—Méditirranée" in dessen Station Isle-sur-Lorgue verbindende, für den Personen- und Güterverkehr einzurichtende Kleinbahn mit Motorenbetrieb.
2. Département „Aine" für eine die Kleinbahn Trévoux—Saint-Trivier-de-Courtes von einem geeigneten Punkte nächst „les Planches" aus im Bereiche der Gemeinde Saint-Triviers-sur-Moignaus mit der Kleinbahn Bourg—Frans-Jassau verbindende, für den Güter- und Personenverkehr einzurichtende und mit Motorenkraft zu betreibende Linie.
3. Département „Rhône" für die Umgestaltung des bisherigen animalischen Betriebes im Bereiche des Betriebsnetzes der Strasseneisenbahnen von Lyon und Umgebung auf elektrischen Betrieb und den Bau neuer, in Ergänzung des gegenwärtigen Betriebsnetzes einzelne Strecken desselben verbindender Linien.
4. Département „Charente" für ein im Bereiche der Stadt Angonlème und Umgebung zu erbauendes Netz von Strassenbahnen für den Transport von Personen und der Post mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe.
5. Département „Hérault" für ein im Bereiche der Stadt Cette zu erbauendes Netz von Strasseneisenbahnen für den Transport von Personen mit elektrischem Betriebe.
6. Département „Loiret" für eine die Kleinbahn Baseule-des-Aydes mit der Linie Bel-Air—Orléans des Strasseneisenbahnnetzes der Stadt Orléans und Umgebung verbindende Linie.

— (Eröffnung von Kleinbahnen.) Ende December 1899 wurden nachfolgend bezeichnete Kleinbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

1. im Département „Isère" die 16·9 km lange Theilstrecke Grenoble—Crolles der Linie Greuobles—Chapareillan (Fortsetzung des Strasseneisenbahnnetzes von Grenoble) für den Verkehr von Personen, Reisegepäck und der Post,

2. im Département „Isère":

a) die 18 km lange Theilstrecke Saint-Jean-de-Bournay—Gare de la Côte-Saint-André der Kleinbahn Saint-Jean-de Bournay—Saint-Marcellin,
b) eine Verbindungslinie zwischen der Bahnstation „Gare de la Côte-Saint-André" und dem städtischen Strassenbahnnetze von Côte-Saint-André".

Norwegen. (Eisenbahnprojecte.) Die Eisenbahnsection der norwegischen Regierung hat in jüngster Zeit der Legislative den Entwurf für den Ausbau eines ausgebreiteten Eisenbahnnetzes vorgelegt und zu dessen Ausführung die Gewährung eines im Wege eines Anlehens zu beschaffenden Credites von K 48,000.000 beantragt, von welchem in vier gleichen Jahresraten ein Betrag von je K 12,000.000 flüssig zu machen wäre.

Der Bau der projectirten Linien soll in einer den volkswirthschaftlichen Bedürfnissen entsprechenden Reihenfolge ausgeführt werden, und zwar:

die Linie	im Jahre
Sandaker—Boekenwiken	1900
Nordbahn	1902
L'Ofot-Bahn	1902
Ekersund—Plekkefjord	1903
Arendal—Amli (I. Theil)	1903
Bergen—Gutswik	1904
Hell—Sunde	1904
Arendal—Amli (II. Theil)	eventuell 1904—1907
Solocr—Elverum	eventuell 1904—1907
Bergen-Bahn	eventuell 1904—1907

wenn nämlich deren Baukosten aus den von Jahr zu Jahr zurückzulegenden Ersparnissen beim Baue der vorangeführten Linien gedeckt werden können, was bei kluger Gebahrung insofern als wahrscheinlich anzunehmen sein dürfte, als den im Allgemeinen günstigen Bauverhältnissen und den wohlfeilen Schienenpreisen gegenüber in den Voranschlägen dennoch verhältnissmässig hohe Ziffern eingestellt wurden.

Ausser diesen auf Staatskosten zu erbauenden Linien sind noch folgende, der Privatindustrie zu überlassende Linien projectirt: Die Christiansand-Bahn mit Flügelbahnen nach Konjsberg (eventuell Skollenberg), Honefas, Gjoevik, Sell, Stoeren, Drontheim, Grong und Masjoen, im Anschlusse an die Schifffahrtslinien im Bereiche der Romsdal-Fjords, Sundal-Fjords und des Namsos-Fjord; ferner eine im Anschlusse an die Bergen-Bahn über Hardanger bis zum Sogne-Fjord führende Linie.

Die Mehrzahl der projectirten Bahnen ist von Bedeutung für die norwegische Eisenerzindustrie, deren Aufblühen durch zahlreiche neue Aufschlüsse in mehrorts als unerschöpflich bezeichneten Montanrevieren in stetiger Zunahme begriffen ist, dieser entsprechend aber die Deckung des gesteigerten Brennmaterialbedarfes für den Hochofenbetrieb auch der Schaffung ausgiebiger Schienenwege bedarf.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Statistik der Längen, des Verkehres und der Einnahmen sämmtlicher Eisenbahnen im Jahre 1898 im Vergleiche zum Jahre 1897.) Dem Jahresberichte der „Interstate Commerce Commission" zufolge hatten die gesammten Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika eine Gesammtlänge von 186.810 engl. Meilen, auf welchen von den Zügen insgesammt 905,000.000 Zugsmeilen zurückgelegt wurden. Im Güterverkehre betrug die

Bewegung 114.566,000.000 Tonnenmeilen, im Personenverkehre 13.672,000.000 Personenmeilen und die Bruttoeinnahmen nach diesen beiden rund Dollars 1.249,500.000, die Reinennahme hingegen ergab Dollars 494,000.000, beziehungsweise nach Verzinsung der Titres einen Ueberschuss von rund Dollars 95.000.000, das ist per Bahnmeile brutto Dollars 6711 und netto 2111.

Im Vergleiche zwischen den Jahren 1898 und 1897 betrugen in englischen Meilen:

	1898	1897
die Länge der Bahnen	186.810	183.610
„ „ sämmtlicher Geleise	245.238	241.700
hievon Stahlschienen	220.803	215.657
„ Eisenschienen	24.435	20.042

Die Anzahl der Fahrbetriebsmittel betrug:

	1898	1897
Locomotiven	36.746	36.410
Personenwagen	25.814	25.654
Gepäckswagen	8.049	8.180
Güterwagen	1,284.870	1,234.972
Wagen insgesammt	1,318.700	1,268.806
die Anzahl der Reisenden	514,982.288	564,106.525
„ „ „ Tonnen	912,973.853	788.385.448

Die Bilanz ergab:

Verzinsung der Titres	5.581,522.858	5,602,964.449
Hypothekarschuld	5.635,363.504	5.534,482.492
Schwebende Schuld	368,182.581	380,669.705
Laufende Rechnung	383,682.168	397,928.861
Gesammtinvestition	11.968,751.204	11.915,995.507
Einnahmen nach dem Personenverkehre	272,589.591	253,557.936
Einnahmen nach dem Güterverkehre	808,924.526	780,351.989
„ „ „ diversen Verkehre	108,044.607	98,656.751
Gesammteinnahmen	1.249,558.724	1.132,866.626
Reinertrag	494,203.378	440,423.344

Die Genesis und Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten von Amerika betreffend, sind folgende Daten von statistischem Interesse: Die erste für den öffentlichen Verkehr eingerichtete Eisenbahn wurde im Jahre 1830 in einer Länge von 165 engl. Meilen eröffnet, und zwar die Baltimore-Ohio-Eisenbahn; 1840 betrug die Länge der innerhalb von 10 Jahren gebauten Bahnen 2818 engl. Meilen, 1850 9021 M., 1860 30.626 M., 1870 52.922 M., 1880 93.296 M. Von diesem Jahre an begann der Eisenbahnbau sich in riesigen Dimensionen zu entwickeln, und zwar wurden vom Jahre 1880 bis Ende 1890 innerhalb von 11 Jahren 79.118 engl. Meilen neue Linien, d. i. nur um 7468 M. weniger als im Laufe von insgesammt 50 Jahren erbaut. Von da ab beschränkte sich die Bauthätigkeit bis Ende 1897 auf durchschnittlich 2000 M. per Jahr, während diese im Jahre 1898 wieder auf 3199 M. stieg, d. i. um 1000 M. mehr als im Vorjahre 1897.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes für Tirol und Vorarlberg in Innsbruck.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes für Tirol und Vorarlberg in Innsbruck beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten 102, somit um 5 Sachverständige mehr als die vorjährige Liste. [E.-M.-Z. 293.]

— (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Zara.) Die vorliegende Liste enthält 63 Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten, mithin um 4 Sachverständige weniger als der Staud der Sachverständigen mit Ende des Vorjahres betragen hat. [E.-M.-Z. 3904.]

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 9. Jänner bei der Firma:

„Eisenbahn Marienbad-Karlsbad“

eingetragen, dass bei der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 14. Juli 1899 beschlossen wurde, das Actiencapital um weitere 2000 Stück auf Inhaber lautende Actien à ö. W. fl. 100 auf ö. W. fl. 1,275.900, zertheilt in 12.759 auf Inhaber lautende Actien zu erhöhen, und dieser Beschluss mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. December 1899, Z. 34.442, genehmigt wurde.

Am 12. Jänner wurde bei der Firma:

„Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn“

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der X. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 27. Juni 1899 beschlossenen, mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. Jänner 1900, Z. 43.399 99, genehmigten abgeänderten Statuten gründet.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVIII. Stückes.) Das am 29. Jänner herausgegebene XVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4691: Erlass der k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 25. Jänner 1900, Z. 3081, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 4692: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 26. Jänner 1900, Z. 7749, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

Nr. 4693: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 25. Jänner 1900, Z. 14.151, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 4694: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 16. Jänner 1900, Z. 1445 IV, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schafe und das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4695: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 25. Jänner 1900, Z. 3297, betreffend das Einfuhrsverbot für Wiederkäuer und Schweine aus mehreren Bezirken in Salzburg.

— (Inhalt des XIX. Stückes.) Das am 1. Februar herausgegebene XIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4696: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. Jänner 1900, Z. 15.181, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Unter-Sachsenberg.

Nr. 4697: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. Jänner 1900, Z. 15.166, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Grossschönau.

Nr. 4698: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. Jänner 1900, Z. 16.180, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheintrittstation Bärnau.

Nr. 4699: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 29. Jänner 1900, Z. 1294, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der baycrischen Grenzgemeinde Freilassing.

Nr. 4700: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 30. Jänner 1900, Z. 3645, betreffend die Abänderung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Tirol in die Provinz Brescia.

— (Inhalt des XX. Stückes.) Das am 3. Februar herausgegebene XX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4701: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 1. Februar 1900, Z. 4523, betreffend die Aufhebung der Sperre in den politischen Bezirken Riva, Rovereto und Trient.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Februar:

Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe. 4½ pCt. v. J. 1889 in Gold. Für je fl. 100 Capital Frcs. 5.62·5.

Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 pCt. Obligationen. Für je K 200 Capital K 4.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1898. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe. 4½ pCt. v. J. 1889 in Gold.

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 pCt. Obligationen (Schuldverschreibungen) Kategorie A und B.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme zwischen Wien—Pressburg—Gönyö—Raab—Budapest, dann auf der Save zwischen Sissek—Belgrad—Semlin, auf der serbischen Save- und Donaustrecke Šabac—Belgrad—Dubrovica, sowie auf der Localstrecke Semlin—Belgrad—Pancsova.

Wir bringen zur Kenntniss, dass wir die Güteraufnahme an unseren Stationen Korneuburg, Nussdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterquai, Wien-Donauquaibahnhof, Pressburg, Gönyö, Raab, Budapest (auch Ofen und Budapest-Donauuferbahnhof) untereinander, ferner die Güteraufnahme auf der gesammten Savestrecke und endlich den Güter- und Personendienst zwischen Šabac—Belgrad—Dubrovic am 6. Februar 1900 eröffnen. Die Localstrecke Semlin—Belgrad—Pancsova ist für den Personen- und Güterverkehr bereits eröffnet.

Der Güter- und Schleppladungsverkehr auf allen oben nicht genannten Strecken wird später eröffnet und separat verlautbart.

Wien, am 6. Februar 1900. [115]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einschränkung der Güteraufnahme für Ungarn.

Infolge des durch den Tunneleinsturz bei Pozsony geschaffenen Verkehrshindernisses ist auf den Linien Wien—Bruck a/L.—Budapest und der als Hilfsroute verwendeten Linie Kutti—Nagy-Szombat Güterstauung eingetreten.

Anlässlich dessen wird in den Strecken Wien—Lundenburg—Brünn, Lundenburg—Grussbach—Schönau und Neusiedl—Dürnholz—Zellerndorf, Drösing—Zistersdorf, Branowitz—Pohrlitz, Saitz—Göding und Rohrbach i. M.—Gr.-Seelowitz die Aufnahme solcher als Frachtgut zu befördernder Wagenladungsgüter, welche tarifgemäss oder nach Vorschreibung des Absenders im Frachtbrief über Bruck a. L. oder Marchegg—Pozsony, bezw. über die für die Linie Marchegg—Pozsony substituirte Hilfsroute Kutti—Nagy-Szombat zu leiten wären, für die Zeit vom 5. Februar 1900 angefangen auf vier Tage eingestellt.

Zugelassen zur Beförderung über diese Linie bleiben Eilgüter, lebende Thiere, Verderbliches und als Frachtgut zur Aufgabe gelangende Stückgutsendungen.

Wien, am 5. Februar 1900 [116]

Kremsthalbahn.

Ergänzung des Ausnahmetarifes IV für Botengüter.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 wird der im Theil II, Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen, giltig vom 1., bezw. 15. Februar 1899 enthaltene Ausnahmetarif IV für Botengüter dahin ergänzt, dass in denselben auch die Relationen ab Unterrohr nach Wartberg, Schlierbach, Kirchdorf, Micheldorf und Klaus-Steyrling aufgenommen werden.

Linz, am 29. Jänner 1900. [117]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Gänselebern mit Schnellzügen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest-nyugoti p. u. (Westbahnhof) und Lipótvar, Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, einerseits und Paris, Station der Französischen Ostbahnen, andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. Februar 1900. [118]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Erweiterung der Reexpeditionsbegünstigung für Pflaumen- und Pflaumenmussendungen in den Zimonyer (Semliner) Lagerhäusern. — Berichtigung.

Die im Verordnungs Blatte Nr. 12, ddto. 30. Jänner 1900, auf Seite 477 unter Post 95 enthaltene Kundmachung ist dahin zu berichtigen, dass in der vierten Zeile von unten zwischen den Worten „aus“ und „rein“ die Worte: „rein Pflaumen- oder“ einzuschalten sind.

Wien, am 6. Februar 1900. [119]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr über Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass und Grammat-Neusiedl. Tarif, Heft I.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Am 1. März 1900 tritt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Eisenbahn Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt einerseits und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie der Localbahnen Sopron-Pozsony, Nagybélicz-Privigye, Temesvár-Buziás und der Fertöer Localbahn andererseits über Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass und Grammat-Neusiedl in Kraft.

Hiedurch wird der bisherige, ab 1. August 1898 giltige Tarif für den Oesterr.-Ungar. Personenverkehr über Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass und Grammat-Neusiedl sammt Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 6. Februar 1900. [120]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Zustellung der in Traiskirchen E.W.A. anlangenden Eil- und Frachtgüter.

Auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (Ausgabe vom Jahre 1893) werden vom 15. Februar 1900 an die in Traiskirchen E.W.A. anlangenden Eil- und Frachtgüter — mit Berücksichtigung der weiter unten angeführten Ausnahmen — den Empfängern ohne vorherige Benachrichtigung durch die Rollfuhr-Unternehmung des Herrn Ludwig Schmid in Traiskirchen, Hauptplatz Nr. 125, zu den folgenden Tarifsätzen zugestellt:

Tarif.

Von	Nach	Eilgüter				Frachtgüter	
		Markengüter per Stück	bis 50 kg	über 50 bis 100 kg	über 100 kg ist für je angefangene 25 kg mehr zu entrichten um	bis 100 kg	über 100 kg ist für je angefangene 50 kg mehr zu entrichten um
		Heller	Heller für jeden Frachtbrief und Sendung				
Bahnhof Traiskirchen E.W.A.	Traiskirchen (incl. Gummifabrik in Wienersdorf)	20	40	60	10	60	10
	Wienersdorf und Möllersdorf . .	20	50	70	10	65	10
	Tribuswinkel und Josefsthal . .	20	60	80	10	75	10

Obige Zustreifgebühren, welche auf den Frachtbriefen bahnseitig angesetzt werden, verstehen sich für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Geschäfts- oder Lagerräume, bezw. zu den Wohnhäusern der Empfänger, soweit mit Fuhrwerken zu gelangen ist.

Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Räumen, höheren Stockwerken und Kellern ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg wiegen und von einem Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 20 Heller für je angefangene 50 kg zu bezahlen.

Für sperrige Güter, sowie für Claviere und eiserne Cassen ist die anderthalbfache Zustreifgebühr zu entrichten. Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren und für vorkommende Ausbesserungen die nachgewiesenen Kosten berechnet.

Von der Zustreifung sind ausgenommen:

1. Eilgüter und Frachtgüter, welche mit Frachtbriefen anlangen, in denen der Aufgeber die Bemerkung angesetzt hat, dass die Sendung nicht zuzustellen, sondern die Ankunft derselben dem Empfänger zu benachrichtigen ist.
2. Eilgüter und Frachtgüter, welche für solche Parteien bestimmt sind, die sich die Zusendung der Güter durch die Rollfuhr-Unternehmung schriftlich verbeten haben.
3. Lebende Thiere (mit Ausnahme von Sendungen kleiner zahmer Thiere in Käfigen, Kisten u. dgl.).
4. Wagenladungsgüter, das sind Sendungen, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen bezahlt wurde.
5. Eilgüter und Frachtgüter, welche vor dem Bezuge einer zollämtlichen Behandlung unterliegen.
6. Kunst- und gebrechliche Gegenstände, Pretiosen und andere Werthsendungen, Kostbarkeiten.
7. Explodirbare Güter, sowie sonstige nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.
8. Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllte Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 7 m überschreitet.
9. Güter, welche eine Beschädigung oder Minderung erlitten haben oder unvollständig anlangten.
10. Eilgüter, welche mit Nachnahmen über K 200 — und Frachtgüter, welche mit Nachnahmen über K 600 — belastet sind, insofern nicht besondere Abmachungen mit dem Empfänger bestehen.
11. Leichen.
12. Militärgüter.

Allgemeine Bestimmungen.

Bei Inanspruchnahme der Vermittlung der Rollfuhr-Unternehmung der Firma Ludwig Schmid für das Anfahren der zur Bahnbeförderung aufzugebenden Güter übernimmt die Bahnanstalt für die ihr zugeführten Sendungen erst nach bahnamtlich vollzogener Aufnahme die Haftung im Sinne des Betriebsreglements.

Die Bestellten der genannten Rollfuhr-Unternehmung sind verpflichtet, den Zustreiftarif stets bei sich zu führen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden über die Ausführung des Rollfuhrdienstes sind bei der Direction der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, Wien, III. Aspangstrasse Nr. 33, einzubringen.

Wien, im December 1899. [121]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 22. März 1900 sind die auf den Seiten 89 und 97 des vom 1. October 1899 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 2, im Verkehre zwischen Oderberg und Oderberg transit einerseits und Nagy-Szeben andererseits angeführten Frachtsätze wie folgt zu berichtigen, und zwar:

Oderberg

Zu berichtigen	von oder nach	Frachtsätze per 100 kg für											
		Eilgüter			Frachten								
		gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I. Classe (Normalclasse)	II. Classe	Wagenladungsclassen A	B	C	Specialtarife 1	2	3	Sperrige Güter
		in Hellern											
von	Nagy-Szeben	.	.	.	.	.	.	.	.	.	209	195	.
auf		.	.	.	.	.	.	.	.	.	236	203	.
Oderberg transit*)													
von	Nagy-Szeben	1752	911	874	941	735	394	270	221	.	208	164	1339
auf		2258	1039	1039	1096	874	471	330	267	.	239	205	1575

*) Für Sendungen im Verkehre mit Deutschland.

Wien, am 6. Februar 1900. [122]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reexpedition in Csaba und Mezötur.

Ermässigung der Reexpeditionsgebühr.

Für die in den Csabaer Lagerhäusern der Békes-Csabaer Producten- und Waaren-Lagerhaus-Actiengesellschaft und ferner für die in den Mezöturer Producten- und Waaren-Lagerhäusern der Mezöturer Sparcassa eingelagerten Güter wird im Falle der Inanspruchnahme der Reexpeditionsbegünstigung die Reexpeditionsgebühr von 6 Hellern auf 3 Heller per 100 kg ermässigt.

Diese Ermässigung findet auf die ab 15. Jänner 1900 zur Aufgabe gelangenden Sendungen Anwendung.

Wien, am 5. Februar 1900. [123]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Localgütertarif, Heft C, Abschnitt II, vom 1. April 1898.) Vom 1. Jänner 1900 ab sind im Haupttarife und in den Nachträgen VI und VIII hiezu folgende Aenderungen, bezw. Ergänzungen eingetreten:

1. Abänderung der Stationsnamen
   Kirchenlamitz auf „Kirchenlamitz Bahnhof“,
   Windsfeld auf „Windsfeld-Dittenheim“, und
   Mitten auf „Wasserburg a. B.“
2. Berichtigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 für Kohlen auf Seite 152 des Haupttarifes
   von Peissenberg nach Lindau trs. auf Mk. 0·48 und
   von Penzberg nach Lindau trs. auf Mk. 0·53.
3. Aufhebung der Tabelle zur Berechnung des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung von Gütern auf den Seiten 167—169 des Haupttarifes.

   Die Ermittlung dieses Frachtzuschlages hat in Hinkunft auf Grund der Bestimmungen unter Ziffer XIII des Nebengebührentarifes auf Seite 62 des Heftes C, Abschnitt I B, zu erfolgen.
4. Ferner ist nachzutragen im Haupttarife auf Seite 76 unter:

   7. Stationen der Strecken Salzburg—Freilassing (Bad Reichenhall)—Bernau:

Nach und von	Bad Reichenhall	Freilassing	Hammerau	Piding	Salzburg	Teisendorf
	Tarifkilometer					
Wutzlhofen	251	236	242	247	229	248

5. Die Tarife in Oesterreichischer Währung (Banknoten) unter E^1 und E^2 auf Seite 171—177 des Haupttarifes werden aufgehoben und treten an deren Stelle neue Tarife in der Kronenwährung.

Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. Jänner 1900. (Neue Auflage.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 ist „Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren“ in neuer Auflage erschienen, infolgedessen Heft B für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1898 nebst Nachtrag I vom 1. April 1899 außer Kraft getreten ist.

Der Abschnitt III des Nebengebührentarifes „Kosten bei Ausführung nachträglicher Verfügungen“ tritt jedoch erst am 1. März 1900 in Kraft; bis zu diesem Zeitpunkte gilt noch der Abschnitt III „Reugeld“ im Nebengebührentarif des Heftes B vom 1. April 1898.

Druckabzüge des Heftes B können zum Preise von 50 Pfg. für das Stück von dem Materialdepot der General-Direction der kgl Bayerischen Staatseisenbahnen in München bezogen werden.

Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1900. (Neue Ausgabe.) An die Stelle des Abschnittes A „Verkehrsordnung mit Zusatzbestimmungen" im Hefte C, Abschnitt I, des bayerischen Localtarifes vom 1. April 1898 ist mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 eine neue Ausgabe getreten unter der Ueberschrift: „Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A, Beförderung von Gütern."

Von den Bestimmungen des Heftes C, Abschnitt I, vom 1. April 1898 bleiben jedoch bis zum Ablaufe des 12. Februar 1900 in Giltigkeit:

die bayerischen Zusatzbestimmungen
Nr. 2 zu § 62 (Gewährung von Baarvorschüssen),
Nr. 3 zu § 68 (Antrag des Absenders auf Verwiegung in der Empfangsstation) und
Nr. 1 und 2 zu § 69 (Fristen für die Abnahme der Güter).

Dementsprechend treten die im Hefte C, Abschnitt I A, vom 1. Jänner 1900 enthaltenen bayerischen Zusatzbestimmungen Nr. 2 zu § 62, sowie zu § 69 erst mit dem 13. Februar 1900 in Kraft.

Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I B, Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Nebengebührentarif. (Neue Ausgabe.) An Stelle des Abschnittes B der Verkehrsordnung u. s. w. im Hefte C, Abschnitt I, des bayerischen Localgütertarifes vom 1. April 1898 und des hiezu erschienenen I. Nachtrages ist mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 eine neue Ausgabe in Kraft getreten unter dem Titel: „Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I B, Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Nebengebührentarif."

Der Abschnitt X des Nebengebührentarifes „Kosten bei Ausführung nachträglicher Verfügungen" tritt jedoch erst mit 1. März 1900 in Kraft, bis zu diesem Zeitpunkte gilt noch der Abschnitt X „Reugeld" im Nebengebührentarife des Heftes C, Abschnitt I, vom 1. April 1898.

Es gelten sonach ab 1. Jänner 1900 für den bayerischen Localgüterverkehr, Heft C, folgende Ausgaben:

a) Heft C, Abschnitt I A, vom 1. Jänner 1900 „Beförderung von Gütern".
b) Heft C, Abschnitt I B, vom 1. Jänner 1900 „Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Nebengebührentarif".
c) Heft C, Abschnitt II, vom 1. April 1898 nebst Nachträgen, enthaltend: Tarifkilometer, Tariftabellen und Ausnahmetarife.

Die zu Heft C, Abschnitt I A, und zu Heft C, Abschnitt I B, zu erlassenden Ausschreiben erscheinen in fortlaufenden Nummern je für Abtheilung I A und Abtheilung I B; jene zu Heft C, Abschnitt II, wie seither.

Das neue Heft C, Abtheilung I B, kann um den Preis von 50 Pfg. für das Stück bei dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München bezogen werden.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. Mit Wirksamkeit vom 27. December 1899 sind für die Beförderung von Schwefelkiesabbränden bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des zum Transporte verwendeten Wagens nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten:

			Mark für 100 kg
ab Aschaffenburg	nach Salzburg	. . .	0·77
„ Doos	„ „	. . .	0·49
„ Heufeld	„ „	. . .	0·15
„ Hof	„ „	. . .	0 60
„ Schrobenhausen	„ „	. . .	0·36

Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe III). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 20. December 1899, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung, werden die Haltestelle Kruttinnen zwischen Puppen und Ruciczanny des Directionsbezirkes Königsberg, sowie die Stationen der Nebenbahnstrecke Marienwerder—Freystadt i. Wpr. des Directionsbezirkes Danzig in obigen Tarif einbezogen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Aenderung der Gütertarife, Theil II, Heft II G, vom 1. Jänner 1899.) Mit 1. April erhält im Ausnahmetarife Nr. 12 auf Seite 37 des vorbezeichneten Gütertarifes das Waarenverzeichniss zu Abtheilung IV folgende Fassung:

„Mühlenerzeugnisse aus Weizen (Dinkel, Spelz, Halbfrucht), Roggen (Korn), Gerste und Hafer".

Eil- und Frachtstückgutverkehr Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof — Genf transit. (Ausnahmetaxen.) Mit 10. Jänner traten für den Transport von Eilgütern und von Frachtstückgütern nachverzeichnete Taxen in Kraft:

Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof nach und von	Eilgut	Stückgut 1	Stückgut 2
	Centimes per 100 kg		
Genf transit (Grenoble) . . .	2485	1249	1182
„ „ (Marseille) . . .	2208	1119	1076
„ „ (Arvant) . . .	2070	1061	1030
„ „ (Lyon)	2203	1113	1077

Schweizerische Bahnen. (Neuauflage des Holzausnahmetarifes Schweizerische Nordostbahn etc.—Central- und Westschweiz vom 1. Juli 1891.) Mit 1. Jänner ist für den Transport von Holz in Wagenladungen von 10.000 kg oder dafür zahlend im directen Verkehre der Nordostbahn (einschliesslich Bötzbergbahn), der Tössthalbahn und der Sihlthalbahn unter sich und mit den Central- und Westschweizerischen Bahnen ein neuer Ausnahmetarif in Kraft getreten, wodurch der bisherige Ausnahmetarif vom 1. Juli 1891 nebst Nachtrag I aufgehoben und ersetzt wird. Exemplare des neuen Tarifes können zum Preise von 20 Cts. per Stück von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Preussisch-Sächsisch-Schweizerischer Gütertarif vom 1. März 1899. (Nachtrag I.) Am 1. Jänner ist der Nachtrag I zum obbezeichneten Gütertarife in Kraft getreten. Derselbe enthält neben Ergänzungen und Aenderungen des allgemeinen Tarifes und der Ausnahmetarife Nr. 6 und 10 die Ausnahmetarife Nr. 11 für Calciumcarbid, Nr. 12 für Käse, festen, Nr. 13 für Papier aller Art im Export aus der Schweiz.

Gütertarife Delle transit, Locle transit, Verrières transit und Genf transit — Buchs transit, St. Margrethen transit, Romanshorn transit und Singen transit vom 1. Jänner 1889. (Anwendung auf in Pontarlier, bezw. Bellegarde reexpedirte Holztransporte.) Die Taxen des Ausnahmetarifes Nr. 35, Buchs transit und St. Margrethen transit—Verrières transit und Genf transit, finden auf dem Rückvergütungswege auch auf solche Holzsendungen Anwendung, welche zunächst in Pontarlier, bezw. Bellegarde gelagert und später nach den im Tarife genannten französischen Stationen reexpedirt werden.

In gleicher Weise werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 16, Romanshorn transit und Singen transit—Verrières transit, auf in Pontarlier gelagerte und reexpedirte Holzsendungen eingehalten.

Russisch-Westpreussischer Verkehr. (Neuer Getreidetarif.) Am 1. Jänner wurde an Stelle des für den Russisch-Westpreussischen Verkehr am 1. Jänner 1898 n. St. in Kraft getretenen Ausnahmetarifes Nr. 7 für die Beförderung von Getreide etc. ein neuer Tarif eingeführt, welcher von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden kann. Insoweit in dem neuen Tarife Frachtsätze von einzelnen Stationen der Libau-Romny-, Moskau-Jaroslawl-Archangelsk-, Nikolaj-Polessje- und Riga-Orel-Bahn nicht übernommen sind, bleiben die heute für diese Stationen bestehenden Tarife noch bis inclusive 31. März in Kraft. Dasselbe ist der Fall für die aus dem Russisch-Westpreussischen Verkehr ausscheidenden Stationen der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr. Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tarifheft 1. (Auflassung der Deckenmiethe für Maschinen und Maschinentheile aus der Schweiz) In den vorbezeichneten Verkehren wird bei den aus der Schweiz stammenden, im Ansageverfahren (unter Zollverschluss) abgefertigten Sendungen von Maschinen und Maschinentheilen die tarifmässige Deckenmiethe für die Strecken von Lindau Stadt transito bis Sosnowice (ab Schnittpunkt III westlich), bezw. von Lindau Stadt transito bis Sosnowice transito auch über den 31. December neuen Stils 1899 hinaus — (vergl. unsere Bekanntmachung vom 7. März 1899) — bis auf Weiteres nicht erhoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 50 K pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 50 K eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
814	Oesterr. Nordwestbahn		Rohzucker	Wilkawa	Dobrowitz	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif vom 1. Jänner 1898	18 Heller	14 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
815	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Quebrachoholz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Lipto-Szt. Miklos	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. August 1899	Pfge. 228	Pfge. 182 *)	Pfge. 46	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Schönpriesen-Umschlag					223	177 *)	46			
				Dresden-Elbkai					264	218	46			
816	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Tabak	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Fiume (S.B.)	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfge. 266 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						261 *)				
				Dresden-Elbkai						313				
817	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verbandsverwaltungen	**Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.** Für Braunkohlen-Briquettes gelangen bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen in der Zeit bis Ende Februar 1900 im Rahmen des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandes die Frachtsätze des Specialtarifes III des Heftes 1 und 2 vom 1. März 1899, bezw. 1. Jänner 1896 zur Anwendung.											

Fortlaufende Nummer	818	819	820
1			
Die Publication erfolgt: von der	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
2			
Die Publication erfolgt: und im Namen der			
3			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Banmaterialien	Pflastersteine	Eisen der Pos. E—5, sowie Eisenwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification
4			
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Stationen der Oesterreichischen Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbiudnngsbahn	Chrast Kuttenberg Stadt Prag Oe.N.W.B. Senftenberg Semil Skutsch Liehen Oe.N.W.B. Wysočan Oe.N.W.B.	Prag Oe.N.W.B., Liehen Oe.N.W.B. nud Wysočan Oe.N.W.B.
5			
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Reichenau i. B	Josefstadt-Jaroměř	Josefstadt-Jaroměř
6			
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten und unter Aufrechthaltnng der allgemein giltigen Tarifhestimmnngen	Fracbtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedocb für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anfrecbthaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen unter Anfrechthaltung der einscblägigen Tarifbestimmungen
7			
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis anf Widerruf, längstens jedocb bis Ende Decemher 1900	bis anf Widerruf, längstens jedocb bis Ende Decemher 1900
8			
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif der Oesterr. Nordwesthahn	Lacalgütertarif der Oe.N.W.B.	Localtarif der Oe.N.W.B.
9			
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	68 69 42 40 45 70 51 39	Verschieden
10			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindnngshahn 50 Percent Nachlass von den einschlägigen Frachtsätzen des Localtarifes, wobei jedoch ein Minimalsatz von acht Hellern pro 100 kg verbleiben muss	46 46 30 25 29 46 43 24	50 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes
11			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	42 23 12 15 16 24 9 15	Verschieden
12			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Fracbtbriefe bis längstens Ende März 1901		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1901
14			
Besondere Bemerkungen	Die Baumaterialien müssen zum Bane der Schule in Reichenau i. B. bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefeu muss das Bürgermeisteramt in Reichenau i. B. als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Zugeständniss kann von anderen Parteien nicht in Ansprnch genommen werden	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Jaroměř bestimmt sein und muss anf den bezüglichen Frachthriefen das Bürgermeisteramt in Jaroměř als Anfgeber und alleiniger Empfänger erscheinen	Die Transporte müssen zum Baue der Wasserleitung in Jaroměř bestimmt sein und an das Bürgermeisteramt in Jaroměř adressirt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
821	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Jutegewebe der Pos. J—3 ⎫ der Güterclassification des 2. Säcke „ „ 8—1 ⎬ Tarifes, Theil I (Abth. B) 3. Spagat „ „ 8—40 ⎭ ad 1 und 2 auch bei Cumulirung mit Packleinen und Spagat	**B i e l i t z**	Wien (Donauuferbahnhof) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen im Donau-Umschlagsverkehre nach ungar. Schiffsstationen weiter befördert werden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	217 Heller	200 Heller	17 Heller	Im Kartirungswege		
822	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art der Pos. Z—8 a des Tarifes, Theil I	Bedlbost	Trifail und Sagor	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900, bezw. bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. Localtarife	Directe Ausnahmefrachtsätze bestehen nicht	324 Heller		Im Kartirungswege		
823	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	C o a k s	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. und Shmmering St.E.G.	Budapest-nyugoti p. u. Budapest-Lipótváros Budapest-Angyalföld Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-Józsefváros Budapest-Kelenföld Budapest deli vasut (loco) Ó-Buda-Filatorigát	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Verschieden	Heller 89		Verschieden	Im Kartirungswege		
				a) Wien St.E.G. b) Shmmering	Hegyeshalom					a) 33 b) 32				
					Györ M.Á.V.					45 44				
					Komárom					58 58				
					Moson-Magyar-Ovár					35 36				
					Pándorf					33 31				
					Zurány					33 31				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
824	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische, der Tarif-Position K—25	Trifail	dem städtischen Central-Gaswerke Erdbergerlände in Wien via Grannat-Neusiedl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Besteht kein directer Frachtsatz		108 Heller *)				Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
825	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		1. Regiegüter der Classen I und II, 2. Regiegüter der Wagenladungsclassen A. B und des Specialtarifes 2	Prag-Hrabovka transit oder vice versa	Hohenstadt St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut ad 1. in beliebigen Quantitäten. ad 2. und Zahlung der Fracht mindestens für a) 5.000 kg, b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	ad 1. 158 Heller, ad 2. a) 117 Heller, b) 99 Heller	Verschieden		Im Kartirungswege		Die vorstehenden Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sind; in den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Aufgeber und Empfänger angeführt erscheinen
826	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	a) Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Syrup, b) Stärke	Igló Poprád-Felka	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897 und Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899	Heller a) 311 b) 251 a) 300 b) 251	a) 214 b) 210 a) 208 b) 204	a) 97 b) 41 a) 92 b) 47	Im Kartirungswege		
				Igló Poprád-Felka	Friedek-Mistek				a) 197 b) — a) 182 b) —	a) 166 b) — a) 154 b) —	a) 31 b) — a) 28 b) —			
827	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Sand	Chotzen	Moravan	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	18 Heller	15 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

*) Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für das städtische Gaswerk bestimmt, bezw. an das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien adressirt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
828	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Schotter	Scheiblingkirchen	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei innerhalb acht Tagesstunden. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	39 38	Heller 18 18	21 20	Im Kartirungswege		
			Wägegeld in Scheiblingkirchen für die Benützung der Geleise-Brückenwaage						120	für jeden Wagen 60	60			
829	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Holz zu Grubenzwecken der Tarif-Pos. H—20	Abtsdorf Böhm.-Trübau Budigsdorf Hochstein Hohenstadt St.E.G. Leitomischl Müglitz Olmütz St.E.G. Sadska Sichelsdorf Triebitz Wildenschwert St.E.G. Zwittan	Dubý B.E.B. via Kralup	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife	Verschieden	Heller 79 79 84 84 88 79 97 97 58 84 79 79 79		Im Kartirungswege		
				Kolin St.E.G. Nimburg	Kladno B.E.B. via Buhna					65 62				
				Müglitz Sichelsdorf	Strebichowitz-Vinařitz					87 74				
830	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Kohle	Aussig Landungsplatz	Glashütte in Aussig	**Für zwei Kahnladungen.** Einhaltung der für den Kohlenverkehr im Allgemeinen giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif vom 1. Februar 1894	11·2 Heller	25 Percent		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Oesterr. Glashütten-Gesellschaft als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe	
831	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Neuen Bukowinaer Localbahnen	Bruchsteine aus der Pos. 8—55 a) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zaleszczyki	Bojan	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Regulirung des Pruthflusses bestimmt sein und mit Frachtbriefen aufgegeben werden, welche an eine k. k. Baubehörde, k. k. Bauexpositur, k. k. Bauleitung (Ingenieur) als Empfängerin lauten. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	46 Heller	30 Heller		Im Kartirungswege		Ausser den directen Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung
										16 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
832	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriketts	Grottau, Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Josefsthal-Kosmanos, Jungbunzlau, Stationen der Böhmischen Nordbahn	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif Nr. 21 des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Sächs.-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Februar 1900	Besteht keiner	Heller 64 65	Besteht keiner	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
5	Nr. 145 vom 21. December 1899	3061	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Adamsthal	Starkoč transit	1. April 1900	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
48	Nr. 12 vom 30. Jänner 1900	759	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Spiritus	Győr M.Á.V., Graz k.k.St.B.	Graz S.B.	Die Bezeichnung der Relation „von Győr M.Á.V. Graz k.k.St.B. nach Graz S.B.“ ist auf „von Győr M.Á.V. nach Graz k.k.St.B., Graz S.B.“ zu berichtigen	
49	Nr. 146 vom 23. December 1899	3258	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Holz des Specialtarifes 2	verschiedenen Stationen	Olmütz transito (für Sendungen nach über Olmütz in der Richtung Wildenschwert hinaus gelegenen Stationen, wenn dieselben auf der kürzesten Route von Olmütz mindestens 240 km entfernt sind)	In Spalte 4 ist der Text „Holz des Specialtarifes 2“ auf „Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C“ richtig zu stellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. **Wien, 10. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate December 1899 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1899 mit jenen des Jahres 1898. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Bodenbach nach Königswald mit Zweiglinien zum Rosawitzer Hafen, zum Bahnhofe in Bodenbach und nach Weiher.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Bodenbach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Bodenbach über Ulgersdorf, Bünauburg, Merzdorf, Eulau und Riegersdorf nach Königswald mit Zweiglinien zum Rosawitzer Hafen, zum Bahnhofe in Bodenbach und nach Weiher im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 17. Jänner 1900. Z. 480/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere Kleinbahnlinien in Prag und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Stadtrathe der kgl. Hauptstadt Prag mit dem Erlasse vom 14. Juni 1899, Z. 15·105/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 79 vom 11. Juli 1899), bis zum 31. December 1899 ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere nach Artikel XVI des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, als Kleinbahnen auszuführende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahnlinien in Prag und dessen Nachbargemeinden auf die Dauer eines Jahres, d. i. bis 31. December 1900, verlängert, insoweit als diese Bahnlinien nicht bereits den Gegenstand der Kundmachungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 36 und 37, dann vom 30. September 1897, R.-G.-Bl. Nr. 243, sowie vom 10. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 90, bilden.

Wien, am 17. Jänner 1900. Z. 60.188/2 ex 1899.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Teschen nach Polnisch-Ostrau mit Anschluss in Mährisch-Ostrau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Dr. Sobieslaus Klucki im Vereine mit Dr. Isidor Kohn, beide Advocaten in Teschen, mit dem Erlasse vom 30. December 1897, Z. 17.762/I (Verordnungs-Blatt Nr. 11 vom 25. Jänner 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit dem Erlasse vom 5. December 1898, Z. 51.895/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 147 vom 24. December 1898), auf ein weiteres Jahr erstreckte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Teschen über Bludowitz und Schönhof nach Polnisch-Ostrau mit Anschluss in Mährisch-Ostrau neuerlich auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 30. December 1900, verlängert.

Wien, am 20. Jänner 1900. Z. 56.901/2 ex 1899.

Eisenbahnverkehr im Monate December

1899 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1899 mit jenen des Jahres 1898.

Im Monate December 1899 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 5. December die 20·3 km lange Localbahn Starkenbach-Rochlitz;

am 11. December die 16·36 km lange Localbahn Krakau-Kocmyrzów;

am 20. December die 36·4 km lange Eisenbahn Unterdrauburg-Wöllan;

am 22. December die 41·8 km lange Strecke Stryj—Chodorów, und

am 30. December die 16·4 km lange Strecke Grulich—Mähr.-Schildberg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Im Monate December 1899 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 10,970.661 Personen und 8,842.130 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von fl. 23,669.544 erzielt, das ist per Kilometer fl. 1254. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9,423.326 Personen und 8,901.053 t Güter fl. 24,260.075 oder per Kilometer fl. 1336, daher resultirt für den Monat December 1899 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 6·1 Percent.

Im Jahre 1899 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 144,650.704 Personen und 104,225.882 t Güter, gegen 125,737.902 Personen und 100,447.897 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1899 auf fl. 289,027.173, im Jahre 1898 auf fl. 283,245,692.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1899 18.469 km, im Jahre 1898 dagegen 17.703·7 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für das Jahr 1899 auf fl. 15.649, gegen fl. 15.999 im Jahre 1898, das ist um fl. 350 oder 2·2 Percent ungünstiger.

Nach der Höhe des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1899 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

		Einnahme per Kilometer im Jahre 1899 Gulden
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	65.813
2.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	48.345
3.	Leoben-Vordernberger Bahn	40.492
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	38.139
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	31.304
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	28.255
7.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	23.771
8.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	22.318
9.	Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	20.953
10.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	19.220
11.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	18.470
12.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	17.484
13.	Böhmische Nordbahn	15.733
14.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	13.820
15.	K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	13.547
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	12.220
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	10.590

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Gulden
1.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	21.334
2.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	20.270
3.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	19.217
4.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	17.477
5.	Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	16.126
6.	Stauding-Stramberger Localbahn	15.435
7.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	13.540
8.	Kuttenberger Localbahn	13.385
9.	Bozen-Meraner Bahn	13.369
10.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	12.747
11.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	11.091
12.	Neutitscheiner Localbahn	9.853
13.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	9.608
14.	Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	9.510
15.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8.606
16.	Localbahn Dolina-Wygoda	8.169
17.	Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	7.381
18.	Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	7.115
19.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7.057
20.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	5.377
21.	Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	5.297
22.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	5.213
23.	Localbahn Auspitz	5.044
24.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	4.861
25.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.819
26.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.735
27.	Unterkrainer Bahnen	4.685
28.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4.573
29.	Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	4.294
30.	Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.968
31.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.932
32.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	3.932
33.	Bukowinaer Localbahnen	3.926
34.	Kremsthal-Bahn	3.885
35.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.783
36.	Localbahn Postelberg-Laun	3.764
37.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	3.617
38.	Localbahn Asch-Rossbach	3.523
39.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	3.443
40.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.442
41.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.394
42.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	3.313
43.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	3.302
44.	Localbahn Plan-Tachau	3.288
45.	Valsugana-Bahn	3.215
46.	Mährische Westbahn	3.138
47.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	3.101
48.	Böhmische Commercialbahnen	3.088
49.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.088
50.	Mühlkreis-Bahn	3.023

	Gulden
51. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.879
52. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.685
53. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.685
54. Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.659
55. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	2.570
56. Neue Bukowinaer Localbahnen	2.512
57. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.500
58. Localbahn Wotic-Selčan	2.494
59. Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	2.486
60. Friauler Bahn	2.320
61. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.291
62. Localbahn Melnik-Mšeno	2.285
63. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	2.259
64. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.258
65. Welser Localbahn	2.234
66. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	2.184
67. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.157
68. Steyrthal-Bahn	2.151
69. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	2.080
70. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	2.050
71. Murthal-Bahn	2.031
72. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.987
73. Gailthal-Bahn	1.974
74. Localbahn Trzebinia-Skawce	1.919
75. Gurkthal-Bahn	1.909
76. Ostgalizische Localbahnen	1.853
77. Localbahn Chrudim-Holitz	1.777
78. Pielachthal-Bahn	1.761
79. Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	1.661
80. Localbahn Mauthausen-Grein	1.659
81. Localbahn Deutschbrod-Saar	1.638
82. Ybbsthal-Bahn	1.601
83. Localbahn Wolframs-Teltsch	1.595
84. Localbahn Chabówka-Zakopane	1.583
85. Pinzgauer Localbahn	1.575
86. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	1.556
87. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.539
88. Localbahn Modřan-Čerčan	1.532
89. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	1.526
90. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.483
91. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	1.364
92. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1.232
93. Kolomeaer Localbahnen	1.156
94. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	1.155
95. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.146
96. Localbahn Rakonitz Mlatz	1.101
97. Localbahn Laibach-Oberlaibach	1.077
98. Kleinbahn Lupków-Cisna	1.022
99. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.022
100. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	994
101. Localbahn Strakonitz-Březnitz	937
102. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	931
103. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	786
104. Eisenbahn Unterdrauburg-Wöllan	700
105. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	605

Nach der Zunahme der kilometrischen Ergebnisse im Jahre 1899 ergibt sich gegenüber dem Jahre 1898 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	16·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	8·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	6·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	4·8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·4
K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·0
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·0
Böhmische Nordbahn	0·5
Eisenbahn Wien-Aspang	0·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	0·1

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	162·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg	114·8
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	91·8
Kleinbahn Lupków-Cisna	68·4
Gurkthal-Bahn	36·6
Localbahn Postelberg-Laun	35·2
Localbahn Melnik-Mšeno	24·9
Localbahn Deutschbrod-Saar	24·3
Localbahn Dolina-Wygoda	22·8
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	20·5
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	18·2
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	17·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14·5
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	14·5
Mährische Westbahn	14·0
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	13·2
Friauler Bahn	12·8
Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	11·8
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	11·2
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	10·1
Valsugana-Bahn	9·2
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	9·1
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	9·0
Unterkrainer Bahnen	8·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	8·2
Mühlkreis-Bahn	8·1
Localbahn Plan-Tachau	7·9
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·4
Pinzgauer Localbahn	7·4
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7·3
Neutitscheiner Localbahn	7·1
Neue Bukowinaer Localbahnen	7·0
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	7·0
Localbahn Modřan-Čerčan	6·5
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5·9
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	5·7
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	5·0
Welser Localbahn	4·8
Bozen-Meraner Bahn	4·7
Stauding-Stramberger Localbahn	4·2
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4·1
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	3·5
Localbahn Swoleňowes-Smečna	3·5
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3·4
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	3·0

	%
Localbahn Wotic-Selčan	2·7
Böhmische Commercialbahnen	2·2
Localbahn Potscherad-Wurzmes	1·9
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	1·8
Localbahn Auspitz	1·7
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1·6
Localbahn Strakonitz-Winterberg	1·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	0·9
Kremsthal-Bahn	0·9
Localbahn M.-Budwitz-Jamnitz	0·7
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	0·7
Localbahn Beneschau-Wlaschim	0·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	0·2
Kuttenberger Localbahn	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1899 ergibt sich gegen das Jahr 1898 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·1
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·1
B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·0
Gailthal-Bahn	1·3
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	2·1
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	2·1
Murthal-Bahn	2·2
Localbahn Asch-Rossbach	2·3
Pielachthal-Bahn	2·5
Ybbsthal-Bahn	3·2
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	3·2
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	4·7
Localbahn Wolframs-Teltsch	5·8
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	6·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	6·4
Localbahn Mauthausen-Grein	7·4
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	7·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	9·6
Bukowinaer Localbahnen	10·1
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	10·3
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	10·8
Localbahn Wodňan-Prachatitz	11·5
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	12·1
Ueberetscher Bahn	13·0
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	13·3
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	13·9
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	14·3
Steyrthal-Bahn	21·5
Localbahn Wodňan-Moldauthein	26·4
Ostgalizische Localbahnen	33·2
Kolomeaer Localbahnen	35·4
Localbahn Grossprießen-Wernstadt-Auscha	39·5
Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	44·3

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die Transporteinnahmen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, betragen pro December 1899 im Personenverkehre fl. 2,005.864 und im Güterverkehre fl. 6,486.420, mithin im Ganzen fl. 8,492.284, bei einer Frequenz von 4,584.653 Reisenden und 2,770.411 t Güter. Hievon resultiren aus dem Verkehre der westlichen Staatsbahnen, und zwar im Personenverkehre fl. 1,405.062 mit 3,890.458 Reisenden und im Güterverkehre Gulden 4,913.454 mit 2,293.081 t, und aus dem Verkehre der Staatsbahnen in Galizien, und zwar im Personenverkehre fl. 600.802 mit 694.195 Reisenden und im Güterverkehre fl. 1,572.966 mit 477.330 t.

Beim Vergleiche mit den Ergebnissen des Monates December 1898 ergibt sich im Personenverkehre eine Steigerung um fl. 119.926 und 1,227.091 Reisende und im Güterverkehre eine Verminderung um fl. 219.015 und 105.526 t.

Das im Personenverkehre sich ergebende Plus vertheilt sich auf die westlichen Staatsbahnen mit fl. 88.641 und 1,169.687 Reisenden und auf die Staatsbahnen in Galizien mit fl. 31.285 und 57.404 Reisenden.

In den Einnahmen der westlichen Staatsbahnen sind die Ergebnisse der Wiener Stadtbahn mit fl. 117.971 und 1,771.814 Personen mit inbegriffen. Nach deren Ausscheidung verbleibt für die übrigen Linien dieser Bahnen ein Einnahmen- und Frequenzplus von fl. 21.194 und 55.511 Reisenden.

Im Güterverkehre setzt sich die Mindereinnahme und Minderbeförderung zusammen aus einer Mehreinnahme von fl. 78.199 bei einer um 19.522 t geringeren Transportmenge der westlichen Staatsbahnen und aus einer um fl. 297.214 und 86.004 t geringeren Einnahme, bezw. beförderten Menge der Staatsbahnen in Galizien.

Die Verringerung in der beförderten Menge der westlichen Staatsbahnen ergibt sich, ungeachtet der Mehrbeförderung von circa 6000 Wagen Kohle und Rübe auf den in Böhmen liegenden Linien der Oesterr. Staatsbahnen, durch das Fehlen der Stein-, Cement- und sonstigen Baumaterialien-Transporte für die Untere Wienthallinie der Wiener Stadtbahn, wie solche im December des Jahres 1898 in bedeutendem Umfange zu verzeichnen waren, sowie der Minderbeförderung von Holz, Kohle, Erz, Getreide und Consumtibilien auf den übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen, welcher Ausfall insgesammt die Höhe von 8000 Wagen erreicht.

Das der Minderbeförderung gegenüberstehende geringe Einnahmenplus findet seine Erklärung darin, dass der grösste Theil des Ausfalles in der Transportmenge auf den Artikel Steine zu rechnen ist, welcher hinsichtlich des Frachterträgnisses gegen Kohle, von welcher namhaft mehr gefahren wurde, zurücksteht.

Auf den Staatsbahnen in Galizien sind es die Artikel Getreide aus Russland und Rumänien, lebende Thiere aus letzterem Staate und Holz nach den beiden Ländern, bei welchen sich hauptsächlich eine Minderbeförderung ergeben hat.

Vom 1. Jänner bis 31. December 1899 betragen die Einnahmen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen insgesammt fl. 111,401.525 gegen fl. 109,781.571 aus der gleichen Periode im Jahre 1898, daher für das Jahr 1899 eine Mehreinnahme von fl. 1,619.954 resultirt.

Localbahn Dolina-Wygoda. Die Mehreinnahme entspringt zur Gänze dem Güterverkehre, welcher eine Mehrbeförderung von 3830 t, meist Schnittholz, aufweist.

Gailthalbahn. Der Güterverkehr weist in den Artikeln Holzkohle, Schnittholz und Ziegel eine Minderbeförderung von 1220 t auf, welcher die ausgewiesene Mindereinnahme entspricht.

Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt. Die Mehreinnahme vertheilt sich mit fl. 2056 auf den Personen- und Gepäcksverkehr und mit fl. 6150 auf den Güterverkehr, und zwar zeigt ersterer eine Mehrfrequenz von 7720 Reisenden, letzterer eine Mehrbeförderung von 4374 t. Die namhafte Verkehrssteigerung erklärt sich durch den Umstand, dass im December 1898 nur die Theilstrecke Neudek—Platten eröffnet war, während im Jahre 1899 die ganze Strecke seit Mitte Mai im Betriebe stand, wodurch erst der Verkehr auf dieser Linie zur Entwicklung gelangte.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. Infolge Schneeverwehung war der Verkehr vom 6. bis 8. und vom 21. bis letzten December 1899 eingestellt. Von der Mindereinnahme entfallen fl. 406 auf den Personenverkehr (— 1347 Reisende) und fl. 401 auf den Güterverkehr (— 969 t).

Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz. Die bedeutende Mehrfrequenz im Personenverkehre (+ 2243 Reisende) findet ihre Begründung in der am 19. December 1898 erfolgten Eröffnung dieser Linie für den Personen- und Gepäcksverkehr. Der Frequenzziffer im December 1899 steht mithin eine niedere, nur eine 13tägige Betriebsperiode umfassende Vergleichsziffer entgegen. Im Güterverkehre ist die Mehrbeförderung (+ 11.373 t) auf die Mehrverfrachtung von Rübe, Kohle, Kalk und Zucker zurückzuführen.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die Mehreinnahme ist das Ergebniss der Steigerung im Güterverkehre (+ 2957 t), welche hauptsächlich bei den Artikeln Rübe und Kohle wahrnehmbar ist.

Welser Localbahnen. Im December 1898 erscheinen die Transporteinnahmen durch Einnahmenrückersätze in der Höhe von fl. 2183 gekürzt. Nachdem im December 1899 Einnahmenkürzungen in solcher Höhe nicht zu verzeichnen sind, steht der Einnahme des Berichtsmonates eine verhältnissmässig niedere Vergleichsziffer gegenüber, wodurch das Einnahmenplus zum Theil seine Erklärung findet. Theilweise ist dasselbe auch durch die Zunahme im Güterverkehre erklärt, welcher eine Steigerung um 1375 t, meist Steintransporte für die Innregulirung, erkennen lässt.

Localbahn Wotnan-Prachatitz-Wallern. Von der Mehreinnahme entfallen fl. 229 auf den Personenverkehr (+ 962 Reisende) und fl. 490 auf den Güterverkehr (+ 38 t). Das sich in der Einnahme per Kilometer ergebende Minus erklärt sich durch die Eröffnung der Strecke Prachatitz—Wallern, bezw. durch die hiedurch eingetretene Erhöhung der Betriebslänge von 28 km auf 56 km.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1899 reicht bis September.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate December 1899 erzielte Mindereinnahme resultirt aus dem bedeutend schwächeren Kohlenverkehre zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1899 enthalten die definitiven Ergebnisse der Monate Jänner bis September, dagegen sind die Einnahmen des Jahres 1898 definitiv ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat December 1899 ausgewiesene Mehreinnahme resultirt aus der stärkeren Frequenz im Güterverkehre, besonders bei Kohle.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate December 1899 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1898 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 154, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 11.946, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 12.100, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3785, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 29.115, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 32.900 ergeben.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von Kohle und diversen Gütern, die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultirt aus dem Verkehre von Kohle.

Die Einnahmen des Jahres 1899 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis August richtiggestellt; die Ergebnisse des Jahres 1898 sind der definitiven Rechnung entnommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate December 1899 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 2260 Personen und des Erträgnisses um fl. 14.004.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1898, eine Abnahme des Frachtquantums um 126.015 t und des Erträgnisses um fl. 290.986.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei	Mehl und Mahlproducten	um 3.223 t
„	Zucker, roh	„ 656 t
„	Erzen und Schlacken	„ 8 728 t
„	Eisen und Stahl	„ 1.465 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen:

bei	Getreide aller Art	um 5.506 t
„	Zucker, raffinirt	„ 1.544 t
„	Holz aller Art	„ 1.000 t
„	Steinen aller Art	„ 12.143 t
„	Kohlen	„ 20.675 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 2906 Personen ab und das Erträgniss um fl. 1083 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 38.919 t und des Erträgnisses um fl. 12.005 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei	Getreide aller Art	um 576 t
„	Zucker, roh	„ 146 t
„	Holz aller Art	„ 1274 t

(Fortsetzung auf Seite 563.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December		Im Monate December 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate December							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December	
					1899				1898				
	1899	1898	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.241	8.211	4,584 653	2,770.411	2,005.864	6,486.420	8,492.284	1.030	8,591.373	1.046	— 1·5	8.223	8.192
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:			5.988	7.874	550	3.850	4.400	293	4.315	288	+ 1·7	15	15
Asch-Rossbach	15	15	3.564	1.923	1.444	2.951	4.395	191	5.080	221	— 13·6	23	23
Beneschau-Wlaschim	23	23	1.180	1.404	929	3.400	4.329	131	5.173	157	— 16·6	33	33
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	15.816	25.941	7.278	40.497	47.775	286	44.183	264	+ 8·3	167	171
Bukowinaer Localbahnen	167	167	32.955	11.801	11.127	18.494	29.621	176	33.281	198	— 11·1	168	93
Neue Bukowinaer Localbahnen	168	168	4.498	602	2.603	2.544	5.147	120	. . .	. . .	. . .	8	. . .
Chabowka-Zakopane	43	. . .											
Chrudim-Holitzer Localbahn	60	. . .	4.173	7.990	908	4.272	5.180	86	. . .	. . .	. . .	16	. . .
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	. . .	6.507	2.699	3.208	5.306	8.514	76	. . .	. . .	. . .	14	. . .
Deutschbrod-Saar	33	11	2.546	2.193	1.063	3.595	4.658	141	1.318	120	+ 17·5	33	1
Dolina-Wygoda	8	8	779	9.679	147	6.103	6.250	781	4.665	583	+ 33·9	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.140	3.140	1.660	5.440	7.100	355	7 269	363	— 2·2	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.932	742	1.537	880	2.417	151	2.466	154	— 1·9	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.050	2.050	1.650	3.850	5.500	141	5.664	145	— 2·8	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.290	1.320	1.275	3.465	4.740	153	7.085	229	— 33·2	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.070	2.040	1.250	3.050	4.300	287	4.754	317	— 9·5	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	1.239	854	256	1.174	1.430	179	1.186	148	+ 20·9	8	8
Gurkthalbahn	29	29	5.960	1.770	1.420	2.730	4.150	143	3.523	121	+ 18·2	29	7
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	44	19	10.465	5.716	2.949	7.470	10.419	237	2.213	116	+104·3	36	2
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.203	4.352	191	4.107	4 298	130	5.281	160	— 18·7	33	33
Krakau-Kocmyrzów	12	. . .	861	382	230	375	605	50	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	15.051	5.203	9.806	8.102	17.908	201	21.712	244	— 17·6	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	3.759	1.597	1.076	1.315	2.391	109	2.001	91	+ 19·8	22	22
Lupków-Cisna	25	25	666	1.301	134	1.358	1.492	60	1.580	63	— 4·8	25	24
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.429	1.552	1.242	2.451	3.693	176	4.062	193	— 8·8	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.189	14.431	3.410	18.040	21.450	238	20.441	227	+ 4·8	90	90
Marienbad-Karlsbad	56	27	22.312	3.458	6.912	5.295	12.207	218	5.628	208	+ 4·8	56	2
Mauthhausen-Grein	31	31	5.460	2.034	2.007	3.244	5.251	169	4.454	144	+ 17·4	31	15
Modřan-Čerčan	62	62	6.534	4.219	2.569	5.122	7.691	124	9.370	151	— 17·9	62	62
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.900	3.670	240	1.830	2.070	414	2.279	456	— 9·2	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.170	3.320	3.200	9.800	13.000	171	12.343	162	+ 5·6	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	1.691	378	544	1.145	1.689	121	1.679	120	+ 0·8	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	835	655	200	900	1.100	33	1.907	58	— 43·1	33	33
Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	34	34	2.927	19.130	965	17.671	18.636	548	8.662	255	+114·9	34	7
Ostgalizische Localbahnen	197	197	14.752	13.478	9.035	21.335	30.370	154	30.824	156	— 1·3	197	88
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.726	1.006	2.166	3.869	6.035	114	5 643	106	+ 7·5	53	53
Plan-Tachau	13	13	2.708	813	863	1.960	2.823	217	2.821	217	. . .	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.248	11.636	379	5.833	6.212	565	5.060	460	+ 22·8	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.637	8.265	212	4.030	4.242	250	2.660	156	+ 60 3	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	. . .	3.241	1.748	1.287	2.001	3.288	84	. . .	. . .	. . .	19	. . .
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	10.484	6.246	4.173	5.869	10.042	97	10.062	97	. . .	104	74
Schlackenwerth-Joachimsthal	9	9	1.971	1.402	352	1 040	1.392	155	1.348	150	+ 3·3	9	9
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.032	1.201	598	949	1.547	155	2.003	200	— 22·5	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	22	2.434	968	891	1.480	2.371	108	2.503	114	— 5·3	22	22
Starkenbach-Rochlitz	16	. . .	3.373	1.197	756	399	1.155	72	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Strakonitz-Březnitz	84	. . .	4.909	2.085	1.681	3.120	4.801	57	. . .	. . .	. . .	47	. . .
Strakonitz-Winterberg	42	32	8.619	4.513	2.103	6.224	8.327	198	7.521	235	— 15·7	34	32
Trzebinia-Skawce	60	. . .	2.280	9.740	1.158	5.430	6.588	110	. . .	. . .	. . .	23	. . .
Unterdrauburg-Wöllan	14	. . .	1.180	200	365	335	700	50	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Unterkrainer Bahnen	134	134	21.110	14.160	10.030	39.770	49.800	372	47.613	355	+ 4·8	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	22.302	1.344	9.079	5.415	14.494	230	14.745	234	— 1·7	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.596	1.520	591	1.429	2.020	184	1.804	164	+ 12·2	11	11
Welser Localbahn	54	54	14.535	4.452	4.215	5.117	9.332	173	5.879	109	+ 58·7	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.165	15 713	2.078	6.640	8.718	513	9.440	555	— 7·6	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	1.885	274	878	954	1.832	87	1.829	87	. . .	21	4
Wodňan-Prachatitz	56	28	9.552	2 033	2.314	3.320	5.634	101	4.915	176	— 42·6	34	28
Wolframs-Teltsch	24	24	2.310	1.505	738	2.138	2.876	120	3.319	138	— 13·0	24	9
Wotic-Selčan	17	17	2.681	1.889	764	2.456	3.220	189	3.344	197	— 4·0	17	17
Ybbsthalbahn	78	71	9.905	3.800	3.326	4.793	8.119	104	6.193	87	+ 19·5	77	45
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.170	30.470	270	12.870	13.140	1.643	14.547	1.818	— 9·6	8	8
Zwittau-Poličko-Skuč	53	53	3.991	2.071	1.308	2.812	4.120	78	4.924	93	— 16·1	53	53

Vom 1. Jänner bis Ende December 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December 1899				1898				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nehigen Ergebnissen d. abgelaufen. 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1899	1898	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
59.637.032	32,479.640	31,334 359	80,067.166	111,401.525	13.547	29,347.759	80,433.812	109,781.571	13.401	+ 1·1	13.547	13.401	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
63.445	99.752	7.180	45.672	52.852	3.523	7.696	46.390	54.086	3.606	— 2·3	3.523	3.606	Asch-Rossbach
58.146	23.969	22.045	39.116	61.161	2.659	21.545	39.390	60.935	2.649	+ 0·4	2.659	2.649	Beneschau-Wlaschim
19.082	20.415	12.895	37.463	50.358	1.526	12.079	41.619	53.698	1.627	— 6·3	1.526	1.627	Borki wielk.-Grzymalow
165.198	324.977	105 309	550.306	655.615	3.926	100.425	646.569	746.994	4.368	— 10·1	3.926	4.368	Bukowinaer Localb.
361.788	191.347	144.108	277.998	422.106	2.512	76 441	141.936	218 377	2.348	+ 7·0	2.512	2.348	N. Bukowinaer Localb.
9.954	1.864	6.760	5.901	12.661	1.583	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.583	. . .	Chabowka-Zakopane
14.083	49.778	3.165	25.265	28.430	1.777	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.777	. . .	Chrudim-Holitzer L.B.
9.278	3.328	4.634	6.372	11.206	786	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	786	. .	Delatin-Kołomea-Stef.
43.224	26.037	16.586	37.460	54.046	1.638	583	735	1.318	1.318	+ 24·3	1.638	1.318	Deutschbrod-Saar
10.698	108.005	1.850	63.504	65.354	8.169	1.945	51.281	53.226	6.653	+ 22·8	8.169	6.653	Dolina-Wygoda
72.210	45.340	24.108	67.352	91.460	4.573	25.399	63.082	88.481	4.424	+ 3·4	4.573	4.424	Fehring-Fürstenfeld
88 858	9.595	25.796	11.321	37.117	2.320	21.680	11.214	32.894	2.056	+ 12·8	2.320	2.056	Friauler Bahn
89.280	29.240	22.834	35.010	57.844	1.483	23.943	33.743	57.686	1.479	+ 0·3	1.483	1.479	Fürstenfeld-Hartberg
66.480	25.700	21.238	39.944	61.182	1.974	19.017	42.983	62.000	2.000	— 1 3	1.974	2.000	Gailthal-Bahn
66.550	43.290	19.482	39.505	53.987	3.932	18.376	36.547	54.923	3.662	+ 7·4	3.932	3.662	Gleisdorf-Weiz
18.492	10.690	3.802	12.597	16.399	2.050	3.848	11.995	15.843	1.980	+ 3·5	2.050	1.980	Göpfritz-Gr. Siegharts
82 290	29·110	21.102	34.244	55.346	1.909	4.943	4.837	9.780	1.397	+ 36·6	1.909	1.397	Gurkthalbahn
152.230	51.631	60.228	58.643	118.871	3.302	1.031	1.482	2.315	1.257	+162·7	3.302	1.257	Karlsb.-Johanngeorgst.
14.150	55.887	1.763	36.723	38.135	1.156	2.017	57.137	59.154	1.792	— 35·4	1.156	1.792	Kolomeaer Localbahnen
861	382	230	375	605	605	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	605	. . .	Krakau-Kecmyrzów
247.942	80.564	145 400	110.805	256.205	2.879	136.690	146.655	283.345	3.184	— 9·6	2.879	3.184	Lemberg-Bełzec
54.456	29.391	18.318	15.544	33.862	1.539	18.273	9.817	28.090	1.277	+ 20·5	1.539	1.277	Lemberg (Klep.)-Janów
6.944	21.582	2.156	23.382	25.538	1.022	396	14.168	14.564	607	+ 68·4	1.022	607	Lupków-Cisna
38.081	26 001	13.327	40.652	53.979	2.570	14.112	39.505	53.617	2.553	+ 0·7	2.570	2.553	Mähr.-Budwitz-Jamn.
140.068	140.569	50.739	231.665	282.404	3.138	49.281	198.477	247.758	2.753	+ 14·0	3.138	2.753	Mährische Westbahn
369.071	50.209	237.658	63.432	301.090	5.377	3.804	1.823	5.628	2.804	+ 91·8	5.377	2.804	Marienbad-Karlsbad
98.019	20.330	27.004	24 413	51.417	1.659	14.911	11.961	26.872	1.791	— 7·4	1.659	1.791	Mauthausen-Grein
75.387	56.867	297.53	65.241	94.994	1.532	29.779	59.370	89.149	1.438	+ 6·5	1.532	1.438	Modřan-Cerčan
27.710	52.650	3.323	20.353	23.676	4.735	3.114	20.351	23.465	4.693	+ 0 9	4.735	4.693	Mösel-Hüttenberg
127.190	51.440	48 651	105.704	154.355	2.031	48.074	109.708	157.782	2.076	— 2·2	2.031	2.076	Murthal-Bahn
25.060	8.033	7.026	14.763	21.789	1.556	6.678	11.935	18.613	1.330	+ 17·0	1.556	1.330	Nakři-Netolitz Netolitz
30.010	19.400	7.787	22.928	30.715	931	8.311	19.887	28.198	854	+ 9·0	931	854	Neuhaus-Neubistritz
32.823	68.712	10.410	74.128	84.538	2.486	387	30.831	31.218	4.460	— 44·3	2.486	4.460	Obernitz-Sedl.-Tschisch.
187.092	162.817	145.496	219.577	365.073	1.853	88 152	155.749	243.901	2.772	— 33·2	1.853	2.772	Ostgalizische Localb.
131.463	18.590	46.039	37.411	83.450	1.575	45.161	32.588	77.749	1.467	+ 7 4	1.575	1.467	Pinzgauer L.B.
39.319	13.732	12.106	30.637	42.743	3.288	11.572	28.044	39.616	3.047	+ 7·9	3.288	3.047	Plan-Tachau
13.563	71.664	3.117	38.283	41.400	3.764	2.815	27.822	30.637	2.785	+ 35·2	3.764	2.785	Postelberg-Laun
21.546	118.736	3.412	55.104	58.516	3.442	3.384	54.058	57.442	3.379	+ 1·9	3.442	3.379	Potscherad-Wurzmes
21.680	11.698	7.907	13.021	20.928	1.101	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.101	. . .	Rakonitz-Mlatz
158.125	67.613	50.855	77.294	128.149	1.232	31.150	71.049	102.199	1 381	— 10·8	1.232	1.381	Rakonitz-Pl.-Petschau
37.043	14.125	6.003	14.614	20.617	2.291	6.134	13.674	19.808	2.201	+ 4·1	2.291	2.201	Schlackenw.-Joachimst.
40.593	15.775	9.398	17.453	26.851	2 685	10.237	15.334	25 571	2.557	+ 5·0	2.685	2.557	Schwarzenau-Waidhofen
42.774	16.967	15.008	28.708	43.716	1.987	14.957	24.755	39.712	1.805	+ 10·1	1.987	1.805	Schwarzenau-Zwettl
3.373	1.197	756	1.155	1.155	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.155	. . .	Starkenbach-Rochlitz
47.633	16.991	18.037	25.990	44.027	937	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	937	. . .	Strakonitz-Březnitz
117.756	57.245	35.675	79.710	115.385	3.394	31.357	76.155	107.512	3.360	+ 1·0	3.392	3.360	Strakonitz-Winterberg
11.162	61.324	4.213	39.924	44.137	1.919	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.919	. . .	Trzebinia-Skawce
1.180	200	365	335	700	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	700	. . .	Unterdrauburg-Wallern
317.920	223.950	154.405	473.413	627.818	4.685	148.089	430.809	578.898	4 320	+ 8·4	4.685	4.320	Unterkrainer Bahnen
339.499	26.030	133.357	69.167	202.524	3.215	122.319	63.132	185.451	2.944	+ 9·2	3.215	2.944	Valsugana-Bahn
49.247	17.319	14.851	21.587	36.438	3.313	14.255	19.707	33.962	3.087	+ 7·3	3.313	3 087	Vöcklabruck-Kammer
179.643	90.926	58.047	62.583	120.630	2.234	60.413	54.664	115.077	2.131	+ 4·8	2.234	2.131	Welser Localbahnen
													Wittmannsdorf-(Leobd. Ebenfurther Eisenb
94.525	215.842	34.419	86.541	120.960	7.115	36.083	84.062	120.145	7.067	+ 0·7	7.115	7.067	
24.654	7.858	10.330	10.918	21.248	1.012	2.098	4.401	5.499	1.375	— 26·4	1.012	1.375	Wodňan-Soldauthein
126.207	35.153	30.973	45.910	76.783	2.258	28.884	42.529	71.413	2.550	— 11·5	2.258	2.550	Wodnan-Prachatitz
34.065	22.039	10.740	27.529	38.269	1.595	5.049	10.194	15.243	1.694	— 5·8	1.595	1.694	Wolframs-Feltsch
42.008	23.061	12.793	29.598	42.391	2.494	13.524	27.751	41.275	2.428	+ 2·7	2.494	2.428	Wotice-Selčan
160.837	40.476	54.777	68.529	123.306	1.601	32.670	41.647	74.317	1.652	— 3·2	1.601	1.652	Yblsthalbahn
31.170	399.690	3.790	149.945	153 735	19.217	3.385	130.857	134.242	16.780	+ 14·5	19.217	16.780	Zeltweg-Fohnsdorf
68.541	39.504	24.512	47 754	72.266	1.364	23.151	45.251	68.402	1.291	+ 5·7	1.364	1.291	Zwittau-Polička-Skuč

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December		im Monate December 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate December 1899				1898		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1899	1898										1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.989	14.234	720	11.353	12.073	503	12.317	513	— 2·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.531	9.115	202	3.973	4.175	835	3.691	738	+ 13·1	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	189.903	784.774	38.669	477.056	515.725	5.106	535.044	5.297	— 3·6	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	104	51	45.214	36.195	11.335	35.565	46.900	451	12.715	249	+ 81·1	104	51
Böhmische Nordbahn	328	328	209.942	217.580	116.551	532.689	649.240	1.979	636.758	1.941	+ 2·0	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	71.639	242.771	38.939	377.560	416.499	2 239	404.399	2.174	+ 3·0	186	186
Linie lit. B	236	236	118.854	409.362	49.713	664.144	713.857	3 025	680.957	2.885	+ 4·9	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	36.019	68.575	14.085	129.605	143.690	1.579	159.759	1.756	— 1·3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	927.674	1,229.102	559.417	2,595.393	3,154.810	3.045	3,459.800	3 340	— 8·8	1.036	1.036
Localbahnen	291	291	105.362	78.676	23.075	60.868	83.943	288	94.865	326	— 11·7	291	284
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	61.574	131.367	26.359	250.055	276.414	4.319	254.626	3.979	+ 8·6	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.055	101.150	2.257	50.878	53.135	3.542	47.916	3.194	+ 10·9	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	326.222	300.362	220.763	792.619	1,013.382	1.614	911.401	1.451	+ 11·2	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	163.907	332.367	91.714	547.179	638.893	2.061	733.602	2.366	— 12·9	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	829.630	833.118	439.705	2,349.394	2,789.099	2.042	3,027.888	2.217	— 7·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	41.438	27.852	8.912	26.051	34.963	1.059	32.304	979	+ 8·2	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,589.198	434.328	721.344	2,570.337	3,291.681	2.176	3,341.332	2.208	— 1·4	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	6.270	. . . .	754	. . . .	754	189	854	214	— 11·7	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	165.282	188.431	68.176	256.901	325.077	1.141	327.404	1.149	— 0·7	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	76.698	29 311	23.309	37.501	60.810	683	95.453	1072	— 36·3	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	29.659	63.752	8.512	85.594	94.106	1.448	102.253	1.573	— 7·9	65	65
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.503	914	1.363	1.238	2.601	372	2.800	400	— 7·0	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	29 279	33.058	7.976	34.318	42.294	219	43.105	223	— 1·8	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	20.055	4.908	12.125	11.399	23.524	759	28.521	920	— 17·5	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	. . .	2.520	11.622	518	5.335	5.853	366	. . .	. . .	. . .	7	. . .
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.549	1.087	713	2 525	3.238	130	4.997	200	— 35·0	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.800	1.415	954	2.425	3 379	135	4.080	163	— 17·2	25	25
Königshof-Beraun-Koneprus	12	11	. . . .	7.118	. . .	3.996	3.996	333	3 345	304	+ 9·5	12	7
Kremsthal-Bahn	70	70	19.071	10.118	6.541	12.033	18.574	265	18.049	258	+ 2·8	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	14.594	4.896	1.036	2.628	3 664	1.221	3.394	1.131	+ 8·0	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	. . .	2.481	360	754	630	1.384	73	. . .	. . .	. . .	9	. . .
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2 574	2.851	1.011	2.621	3.632	121	2.939	98	+ 23·5	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.593	1.932	263	1.245	1.508	101	3.121	208	+ 51·4	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.506	1.220	4.559	3 400	7.959	332	8.052	336	— 1·2	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	11.384	1.262	6.038	5.856	11.894	205	12.388	213	— 3·8	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.636	5.312	1.876	4.140	6.016	752	5.914	739	+ 1·7	8	8
Otrokowitz-Wisowitz	25	. . .	6.251	1.683	1.535	2.002	3 537	141	. . .	. . .	. . .	6	. . .
Pielachthalbahn	49	49	7.660	1.982	2.673	2.935	5.608	114	5.512	112	+ 1·8	49	23
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.696	1.948	967	3.084	4.051	270	3.647	243	+ 11·1	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.645	528	843	939	1.782	71	1 832	73	— 2·7	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	42.204	14 013	17.390	15.248	32.638	960	38.547	1.134	+ 15·3	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	5.465	12.199	1.634	8.754	10.388	273	9.356	246	+ 11·0	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	6.415	2.421	1.950	1.990	3.940	157	4.204	168	— 6·5	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	7.406	3.185	3.612	3.417	7.029	105	6.615	99	+ 6·1	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	33	33	14.731	1.295	3.536	1.607	5.143	155	5.728	173	— 10·4	33	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	9.005	24.653	1.879	17.739	19.618	1.090	20.514	1.139	— 4·3	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.060	3.153	3.040	4 190	7.230	151	8.693	181	— 16·6	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.043	2.110	211	1.231	1.442	206	1.688	241	— 14·5	7	7
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.015	26.004	145	21.344	21.489	2.149	18.188	1.919	+ 18·1	10	10

Vom 1. Jänner bis 31. December 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1899				1898				Differz. per Kilom in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom		1899	1898	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
34.490	124.234	8.357	82.430	90.787	3.783	7.964	97.933	105.897	4.412	— 14·3	3.783	4 412	Časlau-Zawratetz
15.693	109.507	1 891	41.138	43.029	8.606	1.558	37.158	38.716	7.743	+ 11·2	8.606	7.743	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
2,601 436	9,603.675	603.024	6.044.055	6,647.079	65.813	594 950	6,048.089	6,643.039	65.773	+ 0·1	65.813	65.773	Aussig-Teplitzer E. a. L.
634.373	333.253	174.108	331.476	505.584	4.861	40 653	74.741	115.394	2.263	+114·8	4.861	2.263	Teplitz (Settenz)-R.
2,709.768	2,410.509	1,176.570	3,983.779	5,160.349	15.733	1,159.080	3,974.742	5,133.822	15.652	+ 0·5	15.733	15.652	Böhmische Nordbahn
995.513	2,640.475	629.130	3,522.088	4,151.218	22.318	619.589	3,491.312	4,110.901	22 102	+ 1·0	22 318	22.102	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
1,7?8.304	4,565.472	989.197	6,398.571	7,387.768	31.304	1,010.441	6,275.468	7,285.909	30 872	+ 1·4	31.304	30.872	Linie lit. B
590.687	820.099	221.875	1,527.152	1,749.027	19.220	214.842	1,515.872	1,730.714	19.019	+ 1·1	19.220	19.019	Graz-Köflacher Eisenb.
12.303.878	13,850.691	7,793.721	31,718.804	39,512.525	38.139	7,606.063	32,357.275	39,963.338	38 575	— 1·1	38.139	38.575	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
1,396.802	855.347	301.595	750.848	1,052.443	3.617	274.461	722.939	997.400	3.512	+ 3·0	3.617	3 512	Localbahnen
797.474	1,446.194	351.262	2,742.792	3,094.054	48.345	319 606	2,594.451	2,914.057	45 532	+ 6·2	48.345	45.532	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
157.395	1,151.183	36.835	570.552	607.387	40 492	36.193	486.904	523.097	34.873	+ 16·1	40 492	34.873	Leoben-Vordernberger
4,498.926	3,675.472	2,892.518	8,087.309	10,979.827	17.484	2,936.647	8,173.901	11,110.548	17.692	— 1·2	17.484	17.692	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
2,093.562	4,037.891	1,178.736	6,190 338	7,369.074	23.771	1,162.062	6,411.445	7,573.507	24.431	— 2·7	23.771	24.431	Ergänzungsnetz
10,271.750	9,823.095	6,482.416	22,139.782	28,622.198	20.953	6,418.025	21,913.073	28,331.098	20.740	+ 1·0	20.953	20.740	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
528.198	345.348	111.295	291.958	403.253	12.220	123.485	292 486	415.971	12.605	— 3·1	12 220	12.605	Ostrau-Friedlander Eb.
20,256 032	5,776.610	12,844.399	29,905.568	42,749.967	28.255	12,270.389	28,548.180	40,818.569	26.979	+ 4·8	28.255	26.979	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
404.867	. . . . .	50.989	. . . . .	50.989	12.747	48.127	. . . . .	48.127	12.032	+ 5 9	12.747	12.032	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
2,201.728	2,024.152	799.077	3,139.695	3,938.772	13.820	783.233	3,023.687	3,806.920	13.358	+ 3·5	13.820	13.358	Südnordd. Verbindgsb.
1,227.566	489.778	401.840	540.721	942.561	10.590	408.414	530.899	939.313	10.554	+ 0·3	10.590	10.554	Wien-Aspang Bahn
357.254	800.849	119.020	1,081.533	1,200.553	18.470	117.781	989.916	1,107.697	17.042	+ 8·4	18.470	17.042	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													b) Localbahnen
61.767	24.047	15.270	20.035	35.305	5.044	15.142	19.578	34.720	4.958	+ 1·7	5.044	4.958	Auspitzer Localbahn
379.319	472.831	104.922	491.132	596.054	3.088	102.677	480.339	583.016	3.021	+ 2 2	3.088	3.021	Böhm. Commercialb.
353.704	139.816	234.472	179.985	414.457	13.369	220.180	175.541	395.721	12.765	+ 4·7	13.369	13.765	Bozen-Meraner Bahn
16.313	57.551	3.259	24 515	27.774	3.968	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		3.968	. . .	Brandeis-Neratowitz
35.336	20.099	15.649	36.348	51.997	2.080	16.004	40.463	56 467	2.259	— 7·9	2.080	2.259	Deutschbrod-Humpoletz
36 540	18.256	12.406	29.108	41.514	1.661	16.219	52.467	68.686	2.747	— 39·5	1.661	2.747	Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . . .	113.058	. . . .	63.567	63.567	5.297	. . . .	37.888	37.888	5.413	— 2·1	5.297	5.413	Königshof-B.-Konëprus
284.423	127.662	109.469	162.446	271.915	3.885	107.062	162.414	269.476	3.850	+ 0·9	3.885	3.850	Kremsthal-Bahn
176.140	51.788	15.474	24.681	40.155	13.385	13.662	26.455	40.117	13.372	+ 0·1	13.385	13.372	Kuttenberger Localb.
15.502	2.205	6.982	2.713	9.695	1.077	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.077	. . .	Laibach-Oberlaibach
28.735	76.846	12.472	56.003	68.475	2.283	12.877	41.959	54.836	1.828	+ 24·9	2.283	1.828	Localb. Melnik-Mšeno
17.704	20.490	3.359	13.828	17.187	1.146	3.558	13.369	16.927	1.128	+ 1 6	1.146	1.128	Mšeno—Unter-Cetno
111.275	23.465	80.625	35.015	115.640	4.819	78.162	35.489	113 651	4.735	+ 1·8	4 819	4.735	Mori-Arco-Riva a. G.
172 323	22.245	90.943	84.337	175.280	3.023	77.321	84.844	162.165	2.795	+ 8·1	3.023	2.795	Mühlkreis-Bahn
137.645	71.611	24.514	54.313	78.827	9.853	23.555	50.014	73.569	9.196	+ 7·1	9.853	9.196	Neutitscheiner Localb.
15.273	5.950	4.955	7.984	12.939	2.157	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.157	. . .	Otrokowitz-Wisowitz
119.182	30.660	42.802	43.534	86.336	1.761	22.034	19.511	41.545	1.806	— 2·5	1.761	1.806	Pielachthalbahn
37.059	21.442	11.565	28.713	40.278	2.685	11.981	33.822	45.803	3.054	— 12·1	2.685	3.054	Reichenau a K.-Solnit
35.480	9.374	11.907	12.937	24.844	994	12.151	13.517	25.668	1.027	— 3·2	994	1.027	Radkersburg-Luttenbg
491.045	177.444	185.802	191.292	377.094	11.0[illegible]1	175.201	189.572	364.773	10 729	+ 3·4	11.091	10.729	Reichenberg-Gablonz-[illegible]
70.272	83.780	16.771	66.216	82.987	2.184	15.987	54.227	70.214	1.848	+ 18·2	2.184	1.848	Saitz-Gödin[illegible]
96.597	37.899	33.084	29.432	62.516	2.500	34.387	32.430	66 817	2.672	— 6·4	2.500	2.672	Salzburg-[illegible]prodtsch
211.998	46.800	157.679	49.265	206.944	3.088	161.722	47.374	209.096	3.120	— 1·0	3.088	3.120	Salzkamm ergut-Localb.
162.258	34.471	69.616	44.016	113.632	3.443	63.944	55.338	119.282	3.614	— 4·7	3.443	3.614	Schneebergbahn
110.448	363 812	23.079	254.751	277.830	15.435	22.854	243.849	266.703	14.817	+ 4·2	15.435	14.817	Stau ung-Stramberger
122.940	46 957	43.410	59.840	103.250	2.151	53.951	77.560	131 511	2.739	— 21·5	2.151	2.739	Steyrthal-Bahn
13.689	42 435	2.776	24.748	27.524	3.932	2.751	21.279	24.030	3.433	+ 14·5	3.932	3.433	Stramberg-Wernsdorf
29.007	248.770	2.268	211.073	213.341	21.334	2.322	203.764	206.086	20.609	+ 3·5	21.334	20.609	Swoleňowes-Smečna

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1899	1898	Im Monate December 1899 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1899 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1898 im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende December 1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.972	7.028	2.535	7.238	9.773	251	9.094	233	+ 7·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	8.106	5.364	1.913	4.888	6.801	139	8.041	164	— 15·3	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	8	6.425	1.463	2.318	3.425	5.743	382	4.195	524	— 27·1	15	
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	925	. . . .	1.222	1.222	153	1.160	145	+ 5·5	8	0 7 8
Dampftramways.													
Brünner Strassenbahn	10	10	69.906	11.894	5.416	6.284	11.700	1.170	11.311	1.131	+ 3·5	10	10
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz—M.-Ostrau—Witkowitz	10	7	130.635	2.806	10.135	1.563	11.698	1.170	10.085	1.441	— 18·8	10	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	186.272	290	23.659	536	24 195	576	25.724	612	— 5·9	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	41.602	. . . .	5.032	. . . .	5.032	419	4.916	410	+ 2·2	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	112.452	. . . .	7.364	. . . .	7.364	1.052	8.309	1.187	— 11·4	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	114.321	. . . .	8.052	. . . .	8.052	1.342	7.873	1.312	+ 2·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	5.921	3.346	1.184	1.926	3.110	222	3.465	247	— 10 1	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	17	70.260	23.785	6.983	5.946	12.929	517	11.391	669	— 22·7	23	17
Summe	18.876	18.153	10,970.661	8,842.130	4,765.698	18,903.846	23,669.544	1 254	24,260.075	1 336	— 6·1	18.469	17.703·7
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31											
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	261	1	87	6	93		396				
Schafbergbahn [1]	5·83	5.83											
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15		119.874		6.252		6.252						
Baden—Vöslau [2]	11·09	8·03	2.265		227		227						
Bielitz—Zigeunerwald	4·84	4·84	20 949		1.214		1.214		1.329				
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·24	6·24	65.496		3.576		3.576		4.214				
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·53	2·53	5.362		547		547		579				
Grazer elektrische Kleinbahnen [3]	14·55		407.425		30.175		30.175						
Graz—Maria Trost	5·12	5·12	14.426		1.652		1 652		3.067				
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	362.503		19.491		19.491		18.977				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	128.896		9.360		9.360		9.139				
Mödling—Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·27		80.788		6.735		6.735						
Pilsener elektrische Kleinbahn	10·44		99.770		5.038		5.038						
Prager elektr. Strassenbahn	15·86	13·02	763.087		37.610		37.610		32.476				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37											
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	69.801		2.109		2.109		2.173				
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	147.239		9.013		9.013		9.485				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	3·32	101 994		6.004		6.004		4.022				
Teplitz-Eichwald	9·93	9·93	109.312	60	7.500	31	7.531		7.801				
Wiener elektrische Strassenb.	21·75	17·42	1,324.982		116.195		116.195		86.647				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	4·21	52.964		4.315		4.315		2.262				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag [1]	0·109	0·109											
Auf den Laurenziberg in Prag [4]	0·397	0·397											
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0·199	0·199											
Grazer Schlossbergbahn [1]	0·212	0·212											

[1]) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.
[2]) Der Betrieb ist bis auf die Ringbahnlinie in Baden eingestellt.
[3]) Hat keine Jahresergebnisse ausgewiesen.
[4]) Hat keine Betriebsausweise eingesendet.

Vom 1. Jänner bis Ende December 1899 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Janner bis Ende December									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1899				1898							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1899	1898	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Steiermärk. Landesb.:
89.598	76.924	32.462	88.459	120.921	3.101	28 575	78.280	106.855	2.740	+ 13·2	3.101	2.740	Cilli-Wöllan
141.694	77 562	39.529	71.150	110.679	2.259	37.260	66.235	103.495	2.112	+ 7·0	2.259	2.112	Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies.
115.887	18 325	42.631	35.573	78.204	5.213	2.069	2.126	4.195	5 993	— 13·0	5.213	5.993	Ueberetscherbahn
19.141	20.901	3.309	31.044	34.353	4 294	2.812	28.678	31.490	3.936	+ 9·1	4.294	3.936	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
1,007.297	101.741	94.388	66.868	161.256	16.126	90.624	53.637	144.261	14.426	+ 11·8	16.126	14.426	Brünner Strassenbahn
1,480.980	36.157	114.707	20.689	135.396	13.540	90.185	19.187	109 372	15.625	— 13·3	13.540	15.625	Brünner Localeisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
2,816.086	4.393	390.428	8.983	399.411	9.510	360.544	8.588	369.132	8.789	+ 8·2	9.510	8.789	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
757.516	. . . . .	88.568	. . . . .	88.568	7.381	85.443	. . . . .	85.443	7.120	+ 3·7	7.381	7.120	Innsbruck-Hall i. T.
1,619.573	. . . . .	122.338	. . . . .	122.338	17.477	136.314	. . . . .	136.314	19.473	— 10·3	17.477	19.473	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
1,605.625	. . . . .	121.621	. . . . .	121.621	20.270	124.201	. . . . .	124.201	20 700	— 2·1	20.270	20.700	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
277.241	48.233	60.655	38.155	98.810	7.057	60.295	38.325	98.620	7.044	+ 0 2	7.057	7.044	Salzburger Eisenb. u. Tr.
838.697	519.751	95.061	125.917	220.978	9.608	78.776	110.888	189.664	11.156	— 13·9	9.608	11.156	Wr. Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
144,650.704	104,225.882	73,071.389	215.955.784	289,027.173	15.649	69,273.742	213,971.950	283,245.692	15.999	— 2·2	15 649	15.999	**Summe**
													Zahnradbahnen.
41.765	1.585	38.869	3.459	42.328	. . .	37.424	1.891	39.315	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
31.313	. . . . .	43.575	. . . . .	43.575	. . .	47.282	. . . . .	47.282	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
165.082	235	53 908	559	54.467	. . .	60.077	701	60.778	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
15.525	. . . . .	38.372	. . . . .	38.372	. . .	37.293	. . . . .	37.293	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
15 039	473	29.792	2.768	32.561	. . .	41.840	4.891	46.731	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
													mit elektrischem Betrieb
911.395	. . . . .	46.477	. . . . .	46.477	. . .	. . . . .		. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
609.800	. . . . .	67.328	. . . . .	67.328	. . .	63.069	. . . . .	63.069	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
390.681	. . . . .	33.394	. . . . .	33.394	. . .	31.527	. . . . .	31.527	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
1,100.492	. . . . .	60.991	. . . . .	60.991	. . .	53.378	. . . . .	53.378	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. E.
101 769	. . . . .	13.143	. . . . .	13.143	. . .	13.011	. . . . .	13.011	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
. . . . .		. . . . .		. . . . .		. . . . .		. . . . .					Grazer elektr. Kleinb.
497.308	. . . . .	63.705	. . . . .	63.705	. . .	75.425	. . . . .	75.425	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz—Maria-Trost
4,555.328	. . . . .	242.964	. . . . .	242.964	. . .	232.639	. . . . .	232.639	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
1,778.815	. . . . .	153.360	. . . . .	153.360	. . .	145.087	. . . . .	145.087	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .		. . . . .		. . . . .		. . . . .		. . . . .					Mödling—Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
878.351	. . . . .	67.688	. . . . .	67.688	. . .	. . . . .		. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
815.896	. . . . .	44.583	. . . . .	44.583	. . .	. . . . .		. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
8,541.198	. . . . .	439.733	. . . . .	439.733	. . .	280.575	. . . . .	280.575	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
8.294	. . . . .	670	. . . . .	670	. . .	2.792	. . . . .	2 792	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
939.762	. . . . .	30.500	. . . . .	30.500	. . .	28.478	. . . . .	28.478	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
1,879.910	. . . . .	117.975	. . . . .	117.975	. . .	99.999	. . . . .	99.999	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
1,234.952	. . . . .	70.217	. . . . .	70.217	. . .	59.236	. . . . .	59.236	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
1,230.472	442	100.743	225	100.968	. . .	94.977	330	95 307	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
13,841.800	. . . . .	1,260.238	. . . . .	1,260.238	. . .	986.773	. . . . .	986.773	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassen-
654.819	. . . . .	55.968	. . . . .	55.968	. . .	15.601	. . . . .	15.601	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
													Drahtseilbahnen.
165.022	. . . . .	3.570	. . . . .	3.570	. . .	4.164	. . . . .	4.164	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .		. . . . .		. . . . .		. . . . .		. . . . .					Laurenziberg in Prag
115.167	80	16.312	40	16.352	. . .	16.635	. . . . .	16.635	. . .	. . .	. . .	. . .	gem. m. Hohensalzburg
117.950	. . . . .	10.005	. . . . .	10.005	. . .	10.009	. . . . .	10.009	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren

bei Mehl und Mahlproducten	um	312 t
„ Zucker, raffinirt	„	85 t
„ Eisen und Stahl	„	354 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 4197 Personen zu und das Erträgniss um fl. 409 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 907 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 3068 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Steine aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Zucker, roh, Holz aller Art, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Was schliesslich die Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding betrifft, so ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche zum Monate December 1898 im Personenverkehre eine Abnahme um 1463 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 116, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 1206 t und des Erträgnisses um fl. 916.

Diesbezüglich ist hauptsächlich rücksichtlich der Artikel Getreide aller Art, sowie Zucker, roh, eine Mehrverfrachtung und bei den Artikeln Zucker, raffinirt, und Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Die Einnahmen des Jahres 1899 sind auf Grund definitiver Buchungen, bis Ende August reichend, richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Zur Erzielung der pro December 1899 ausgewiesenen Mehreinnahme haben besonders Erz- und Getreidetransporte beigetragen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate December 1899 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1898 ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro December 1899, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1898 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	— 11.010	Personen	+ fl. 3.821
Ergänzungsnetz . . .	— 611	„	+ „ 2.301
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 1.196	„	+ „ 10.743

Die ausgewiesene Mehreinnahme ist auf die buchhalterische Richtigstellung pro August 1899 rückzuführen.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro December 1899, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1898 verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz .	— 22.789 t	+ fl. 98.160
„ „	Ergänzungsnetz .	— 27.134 t	— „ 97.010
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		+ 20.469 t	— „ 13.070

Die kalte Witterung hat eine Abnahme der Zufuhren — namentlich von zu Bauzwecken dienenden Materialien — verursacht; die Mehreinnahme bei der garantirten Linie liegt in der buchhalterischen Richtigstellung pro August 1899. Auf dem Ergänzungsnetz ist der Ausfall an Frequenz und Einnahme durch die zeitliche Einstellung der Elbeschiffahrt, sowie durch die Concurrenz begründet, welche seitens der Aussig-Teplitzer Bahn mit der neuen Linie über Schima—Leitmeritz—Auscha—Böhm.-Leipa namentlich im Braunkohlenverkehre gemacht wird.

Bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn war ein stärkerer Verkehr — namentlich von Kohlen — auf kürzeren Strecken zu verzeichnen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern des Jahres 1899 ist bis zum Monate August vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate December 1899 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Jahres 1898 eine Abnahme um fl. 54.482 erfahren, wovon auf den Personenverkehr fl. 1565, auf den Frachtenverkehr fl. 52.917 entfallen.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben hat eine Mindereinnahme von fl. 343 zu verzeichnen. An diesem Mindererträgnisse participirt der Personenverkehr mit fl. 135 und der Frachtenverkehr mit fl. 208.

Die Einnahmen der Linie Spielfeld—Radkersburg sind gleichfalls zurückgegangen. Der Ausfall beträgt fl. 731. Es ergab nämlich der Personenverkehr eine Mehreinnahme von fl. 137, der Frachtenverkehr hingegen eine Mindereinnahme von fl. 868.

Die Localbahn Mödling-Brühl hat um fl. 100 weniger vereinnahmt.

Von den Pachtbahnen haben nur die Leoben-Vordernberger Bahn und die Localbahn Cilli-Wöllan Zunahmen zu verzeichnen und beträgt die Erhöhung bei ersterer Bahn fl. 5219 (Personenverkehr + fl. 164, Frachtenverkehr + fl. 5055) und bei letzterer fl. 679 (Personenverkehr + fl. 271, Frachtenverkehr + fl. 408).

Die Einnahmen der übrigen Pachtbahnen sind durchgehends zurückgegangen. Die Abnahme beträgt bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn fl. 8147 (Personenverkehr — fl. 313, Frachtenverkehr — fl. 7834), bei der Graz-Köflacher Bahn fl. 16.069 (Personenverkehr — fl. 1406, Frachtenverkehr weniger fl. 14.663), bei der Radkersburg-Luttenberger Bahn fl. 50.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Gegenstandsmonate wurden um 750 Personen mehr befördert, dagegen um fl. 1015 weniger eingenommen als im Monate December 1898. Der Güterverkehr weist eine Minderverfrachtung von 7630 t und einen Einnahmenausfall von fl. 33.627 aus. Dieser Ausfall findet jedoch hauptsächlich in dem Umstande Aufklärung, dass die provisorisch eingestellten Einnahmen für den Gegenstandsmonat mit den definitiven Einnahmen vom December 1898 zur Vergleichung gezogen wurden, in welchen eine Einnahme von fl. 28.516 an liquidirten Forderungen aus den cartellirten Verkehren eingerechnet erscheint. Für das Betriebsjahr 1899 ergeben sich gegenüber 1898 dessenungeachtet noch fl. 3248 Mehreinnahmen aus dem Gesammtverkehre.

Schneebergbahn. Im Personenverkehre wurden um 5621 Personen mehr befördert und eine Mehreinnahme von fl. 173 erzielt. Der Güterverkehr weist dagegen eine Minderverfrachtung von 476 t mit einer Mindereinnahme von fl. 758 aus. Es verbleibt somit noch ein Einnahmenausfall von fl. 585 für den Gesammtverkehr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Stammersdorf nach Auersthal. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. Jänner die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Wien vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Stammersdorf der Linie Wien (Stefaniebrücke)—Stammersdorf der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. nach Auersthal, und zwar bezüglich der Theilstrecke von Stammersdorf bis zur Station Eibesbrunn (circa km 1·0 bis 10·0) die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begebung des ganzen Projectes im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project, respective für einzelne Theilstrecken desselben, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. Nachdem bezüglich der gegenständlichen Strecke die Stationscommission nicht durchgeführt wurde, so wurde die genannte k. k. Statthalterei unter Einem beauftragt, die Erörterung der Stationsfragen unmittelbar der politischen Begehung vorangehen zu lassen. [E.-M.-Z. 881.]

Projectirte Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings. (Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 22. August bis 1. September 1899 durchgeführten politischen Begebung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Localbahn Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings, sowie das Resultat der in derselben Zeit erfolgten Festsetzung der feuersicheren Herstellungen wurde zur Kenntniss genommen und der beantragte Bauconsens für die begangene Localbahn unter Ausschluss der Theilstrecke km 0—km 6·0 mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. Rücksichtlich der von der Bauconsensertheilung ausgeschlossenen Theilstrecke km 0—km 6·0 ist ein Variantenproject für die Anschlussstrecke an die Station Waidhofen a. d. Thaya und für die Verlegung der Station Thaya an das rechte Thayaufer vorzulegen. [E.-M.-Z. 49.119 ex 1899.]

Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün. (Variante für die Anschlussstrecke: Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Jänner die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Karlsbader Kaolin-Industrie-Gesellschaft im Vereine mit der Frisch Glück Böhmische Gewerkschaft vorgelegten Detailprojectes der Variante für die Anschlussstrecke der projectirten Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün mit der Anschlussstation Dallwitz an die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, dann für die Schleppbahnen zum projectirten Neuschachte in Sodau und zur Eleonora-Zeche in Ottowitz die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 76.]

Localbahn Mutenitz-Gaya. (Variante km 13·9—16·0: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgetheilte Ergebniss der am 3. August 1899 durchgeführten politischen Begehung der Variante km 13·9—16·0 der Localbahn Mutenitz-Gaya, sowie die seitens der k. k Statthalterei im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des Bauconsenses wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 55.395 ex 1899.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate Juli 1899.) Die Betriebsergebnisse der preussischen und hessischen Staatseisenbahnen vom Monate Juli 1899 stellen sich auf Mark 11,656.000 und sind um Mk. 4,711.000 grösser als im Vorjahre. Der Personenverkehr brachte Mk. 40,655.000 und der Güterverkehr Mk. 69,259.000. Das Mehr stammt mit Mk. 1,721.000 aus dem Personenverkehre, mit Mk. 2,679.000 aus dem Güterverkehre und mit Mk. 311.000 aus sonstigen Quellen. Die Einnahmen seit Beginn des Etatsjahres (1. April) betragen Mark 433,394.000 und übersteigen die entsprechende vorjährige Ziffer um Mk. 22,818.000. Der Personenverkehr hat Mk. 136,557.000 (+ 6,589.000), der Güterverkehr Mk. 270,744.000 (+ 14,861.000) Einnahmen gebracht. Aus sonstigen Quellen flossen Mk. 26,093.000 (+ 1,368.000).

Preussen. (Personenverkehr der Berliner Bahnhöfe im Rechnungsjahre 1898/99.) Ueber den Personenverkehr der Berliner Bahnhöfe im Rechnungsjahre 1898/99 gibt die Statistik der Eisenbahn-Direction Berlin Aufschluss. Danach hat den grössten Verkehr nach wie vor der Bahnhof Friedrichstrasse mit 7,857.872 auf Fahrkarten und Fahrscheine einschliesslich der Militärfahrscheine abgefertigte Personen. Vor vier Jahren, im Jahre 1894/95, betrug die Zahl der Abreisenden dort nur 6,529.757. An zweiter Stelle steht der schlesische Bahnhof mit 6,497.452 Personen, an dritter der Bahnhof Alexanderplatz mit 5,989.322, an vierter der Bahnhof Bellevue mit 5,231.533. Der Stadtbahnverkehr des Bahnhofes Friedrichstrasse ohne Fernverkehr übertrifft also den Verkehr aller übrigen Fernbahnhöfe mit oder ohne Stadtbahn. So hat der Zoologische Garten nur 4,612.667 Abreisende, Charlottenburg 4,168.553. Von den übrigen Stadtbahn-Stationen ohne Fernverkehr zählten Börse 3,963.427, Jannowitzbrücke 3,014.071, Lehrter Stadtbahnhof 2,829.332, Savignyplatz 2,755.033 beförderte Personen und am wenigsten die Station Tbiergarten mit 2,111.176. Von den Stationen der Ringbahn hatten abgefertigt Personen: Potsdamer Bahnhof 1,929.135, Beusselstrasse 1,158.001, Ebersstrasse 301.648, Frankfurter Allee 1,283.599, Gesundbrunnen 2,689.551, Halensee 1,772.502, Jungfernhaide 242.576, Landsberger Allee 503.485, Prenzlauer Allee 687.116, Putlitzstrasse seit dem 1. October 1898 270.706, Rixdorf 2,314.462, Schöneberg 1,847.135, Schönhauser Allee 896.265, Stralau-Rummelsburg 2,244.246, Tempelhof 659.572, Treptow 842.896, Warschauer Strasse 1,884.207, Wedding 2,310.359, Weissensee 829 868, Westend 1,880.983. Von den Fernbahnhöfen ohne Stadtbahn hat den grössten Verkehr der Stettiner mit 2,341.690 Personen; an zweiter Stelle steht der Anbalter mit 1,927.138 abgefertigten Reisenden. Der Görlitzer Bahnhof zählte 1,433.008, der Lehrter 928.684, der Potsdamer 1,014.569 (ohne die 43.627 Personen, die das dort befindliche amtliche Reisebureau seit dem 15. Mai 1898 abgefertigt hat). Von den Stationen der Wannseebahn zählte Berlin 2,863.072 Reisende, Gross-Görschenstrasse 1,985.353, Friedenau 2,157.138, Steglitz 2,319.092, Gross-Lichterfelde West 1,086.091, Zehlendorf 874.004, Schlachtensee 357.241, Wannsee 474.980, Neu-Babelsberg 247.113, Nowawes-Neuendorf 352.979. All diese Zahlen beziehen sich nur auf die Abreisenden. Die Bahnhöfe passirt haben demnach durchschnittlich je die doppelte Zahl von Reisenden, so dass z. B. auf dem Bahnhof Friedrich-Strasse jährlich etwa 15⅜ Millionen Menschen ein- und ausströmen. Eine Zahl, die nahezu dem dritten Tbeile der Bevölkerung des Deutschen Reiches gleichkommt.

Unter den Fernbahnhöfen erzielte die höchste Einnahme (über Mk. 8 Millionen) der Berlin-Anbalter Bahnhof, dann würde Bahnhof Friedrich-Strasse mit nahezu Mk. 8 Millionen kommen, und dann fällt die Einnahmeziffer fast auf die Hälfte herab, nämlich Mk. 4·8 Millionen, die auf dem Stettiner Babnhofe vereinnabmt wurden. Der schlesische Bahnhof und Station Alexanderplatz brachten nur Mk. 3, bezw. 3·75 Millionen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Bayern. (Betriebseinnahmen der Bayerischen Staatseisenbahnen im Monate Juli 1899.) Im Monate Juli 1899 sind bei einer Betriebslänge von 5603 (Juli 1898 5378) km befördert worden 3,269.545 Personen und 1,499.662 t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehre Mk. 5,689.636, aus dem Güterverkehre Mk. 8,295.531, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 353.034 und aus dem Thiertransporte Mk. 269.908, mithin zusammen Mk. 14,608.109 (gegenüber Mk. 13,852.089 im gleichen Monate des Jahres 1898). Die Jahreseinnahme vom 1. Jänner bis 31. Juli 1899 beziffert sich auf Mk. 81,128.205 (mehr gegen das Jahr 1898 um Mk. 3,515.032).

— (Localbahnproject zum Ammersee.) Die Bahn zum Ammersee ist von Pasing an bis Herrsching bereits generell projectirt; sie wird nach Pasing die Orte Freiham, Argelsried, Wessling, Etterschlag, Seefeld und Herrsching berühren und in München vom Starnberger Bahnhofe ausgehen, und zwar so, dass bis Pasing die Züge auf den Pasinger Vorortegeleisen fahren. Die Kosten dieser Bahn, die von München aus etwa 40 km Länge haben wird, sind, soweit der Staat hieran betheiligt ist — der nöthige Grund und Boden wird nach dem Localbahnprincip von den Gemeinden und Interessenten zur Verfügung gestellt — auf Mk. 3,000.000 berechnet. Es wird angenommen, dass die Bahn das Anlagecapital mit 3 pCt. verzinsen wird.

— (Localbahnprojecte.) Von Seiten des zuständigen bayerischen Staatsministeriums wurde den betreffenden Stadtgemeinden und beziehungsweise Eisenbahncomités die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten, und zwar für normalspurige Localbahnen von Dachau nach Freising, dann von Hösbach nach Rottenburg, eventuell mit Fortsetzung nach Schimborn und endlich von Selb-Stadt nach Thiersheim je auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 7. bis 13. Februar 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien

7. Februar, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Capitän L. Ivancich, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Maliusca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

8. „ um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

9. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Capitän G. Gilhuber, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzaguo, Cattaro, Bodna und Spizza.

10. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Pola,* Lussiopiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

13. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Alhauesische Linie), Dampfer „Niohe", Capitän G. Wessely, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Miluà, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quarauta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets, I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, fl. 45.—.

Venedig.

7. Februar, Dampfer „Carlotta", Capitän U. Laneve,
9. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän S. Lucovich,
12. „ Dampfer „Carlotta", Capitän U. Laneve,
} um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

7. Februar, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.
Ankunft in Triest des Luxuszuges London—Ostende—Wien—Triest am 10. Jänner um 10 Uhr 58 Minuten Früh.

8. „ um 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Espero", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quarauta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Caoea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas und Kustendje.

11. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Minerva", Capitän G. Brazzanovich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräns, Syra, Vathy, Khios, Cesmè und Smyrna.

13. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Euterpe", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen und Constantinopel. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum, als auch nach Mytilene. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa und in Piräus nach Khios und Smyrna.

14. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

15. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Pandora", Capitän A. Petris, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden (eventuell Bombay), Colombo und Rangoon.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan) Dampfer „Silesia", Capitän G. Verona, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bomoay,** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. März. um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bomoay),** Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden Anschluss in Bomoay** nach China und Japan bis Kobe. Ueberschiffung in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

Brasilien.

10. Februar, Dampfer „Aglaja", Capitän G. Bonomo, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXI. Stückes.) Das am 5. Februar herausgegebene XXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4702: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 30. Jänner 1900, Z. 3274, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

Nr. 4703: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 31. Jänner 1900, Z. 18.281, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche im sächsischen Amtsbezirke Löbau.

Nr. 4704: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 31. Jänner 1900, Z. 17.101, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Gemeinde Bärenstein.

— (Inhalt des XXII. Stückes.) Das am 6. Februar herausgegebene XXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4705: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 31. Jänner 1900, Z. 1976, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe und Schweine aus mehreren Bezirken des Küstenlandes.

Nr. 4706: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 2. Februar 1900, Z. 18.954, betreffend die Wiedereinführung der thierärztlichen Grenzcontrole in den Grenzbezirken Taus und Bischofteinitz.

— (Inhalt des XXIII. Stückes.) Das am 7. Februar herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4707: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 30. Jänner 1900, Z. 9679, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 4708: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 5. Februar 1900, Z. 6662, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken der Bukowina.

Nr. 4709: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 3. Februar 1900, Z. 19.743, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Markersdorf.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 14. August 1899 dem Betriebe übergebene 4·44 km lange Oppelner Umgehungsbahn (Eisenbahn-Directionsbezirk Kattowitz);

2. die am 16. August 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 30·53 km lange Strecke Templin—Fürstenberg i. M. der kgl. Eisenbahn-Direction Stettin;

3. die am 3. August 1899 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergebene 24·985 km lange Strecke Felegyháza—Kis-Kun-Majsa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten: Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 5. Februar 1900. [124]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung im Güterverkehre nach Ungarn.

Die in den Tagesblättern vom 6. Februar 1900 veröffentlichte Notiz, betreffend eine zeitweilige Beschränkung in der Güteraufnahme für Ungarn, laut welcher unter Anderem eine Güterstauung in der Linie Wien—Bruck a/L.—Budapest eintrat, ist dahin zu ergänzen, dass, wie die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft feststellt, diese Stauung sich nicht in der Theilstrecke Wien—Bruck a/L., sondern nur in der Theilstrecke Bruck a/L.—Budapest ergeben hat.

Wien, am 7. Februar 1900. [125]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Tarifes, Theil II, Heft 3.

In dem ab 1. Jänner 1900 giltigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, ist auf Seite 56 bei Post Nr. 110 zum Stationsnamen Neusattl ein *) zu setzen und in die Rubrik „Anmerkung“ folgende Bemerkung aufzunehmen:

„*) Giltig auch für Zuladungen von Glas der Pos. G—11 der Güterclassification.“

Wien, am 7. Februar 1900 [126]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der Verbandsverwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Anhange zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Im Anhange zu dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, ist auf Seite 30 in der Rubrik „von“ bei der Begünstigung Nr. 40 anstatt „Budapest d.p.t.p.u.“ richtig zu setzen: „Budapest d.p.t.p.u. $\frac{\text{és}}{\text{und}}$ Budapest-fővámház.“

Wien, am 7. Februar 1900. [127]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit des italienischen Ausnahme-Specialtarifes Nr. 3.

Die Giltigkeit des italienischen Ausnahme-Specialtarifes Nr. 3 für die Frachtgutbeförderung von Wein, Weinmost und Weinmaische, welcher in den Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, Theil II, Heft 2 (Seite 50 bis 52), aufgenommen ist, wird um ein Jahr verlängert, so dass die Taxen des bezeichneten Ausnahme-Specialtarifes unter sonst gleichen Bedingungen wie bisher bis 14. Februar 1901 zur Anwendung gebracht werden können.

Wien, am 5. Februar 1900. [128]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung neuer Fahrkarten.

Vom 1. März 1900 ab gelangen in Krzeschitz nach Prag B.N.B. und in Prag B.N.B. nach Krzeschitz über Wschetat-Přivor directe einfache, für Personenzüge giltige Fahrkarten, und zwar:

a) für ausser Dienst reisende active k. und k. Militärpersonen und für k. und k. Militärpersonen des Ruhestandes und

b) für k. und k. Hof- und Staatsbedienstete

zur Ausgabe.

Die Fahrpreise für die unter a) angeführten Personen betragen für die II. Classe 2 Kronen 22 Heller, für die III. Classe 1 Krone 18 Heller; für die unter b) angeführten Personen für die II. Classe 2 Kronen 22 Heller, für die III. Classe 1 Krone 42 Heller.

Wien, am 5. Februar 1900. [129]

Oesterreichische Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Am 1. März 1900 tritt zum Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarife, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899 ein Nachtrag III in Kraft, welcher geänderte und neue Frachtsätze des Classentarifes und einzelner Ausnahmetarife enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten, soweit diese nicht bereits durchgeführt sind, erst vom 15. April 1900.

Druckstücke des genannten Nachtrages sind bei bekannten Dienststellen kostenlos zu beziehen.

Wien, am 5. Februar 1900. [130]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages X zu den Tarifheften 1 und 2.

Mit 1. März 1900 treten zu den Tarifheften 1 und 2 des Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandstarifes vom 20. October 1896 die Nachträge X in

Kraft, welche in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegen.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden und in der Station Reichenberg zum Preise von je 0·10 Mark erhältlich.

Wien, am 5. Februar 1900. [131]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Nachtrag XVI.) Zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband gelangte am 1. Jänner 1900 der Nachtrag XVI zur Einführung. Neben verschiedenen theils schon früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmung zu der Verkehrsordnung, des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen zu demselben, sowie der Ausnahmetarife enthält der Nachtrag in der Hauptsache Entfernungen und Frachtsätze für die neuaufgenommenen Stationen.

a) Lössnitz, Haltestelle, Schwepnitz und Weissig bei Grossenhain der Sächs. Staatsbahnen,
b) Niedergebra des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel,
c) Köditzberg und Königsee Thür. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt,
d) Allagen, Elssen, Ennigerloh, Freckenhorst, Niederbergheim, Sichtigvor, Soest Thomaethor, Wamel und Westkirchen der Westphälischen Landeseisenbahn.

Die vereinzeit eintretenden Frachterhöhungen erlangen erst am 15. Februar 1900 Giltigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsverkehr. (Nachtrag IX zum Gütertarif und VI zum Thiertarif.) Am 1. Jänner 1900 traten in Kraft:

a) der Nachtrag IX zum Gütertarif,
b) der Nachtrag VI zum Thiertarif.

Der Nachtrag zu a) enthält im Wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Kleinwaltersdorf, Lössnitz, Haltestelle, und Schwepnitz der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen, Himmelpfort, Lychen und Neu-Placht des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 a für gebrannte Steine von Lausigk und Zittau und des Ausnahmetarifes 5 b für Pflastersteine u. s. w. von Brandis. Ferner werden durch diesen Nachtrag die Stationen Königstein und Pirna als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Schiffsbau im Versandt nach binnenländischen Stationen aufgenommen und ebendaselbst die Stationen Anklam, Barth, Demmin, Greifswald, Jasenitz, Neustrelitz, Pölitz, Ribnitz, Ueckermünde und Wolgast des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin als Empfangsstationen vom 15. Februar 1900 an gestrichen.

Der Nachtrag zu b) enthält veränderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dramburg, Falkenburg, Tempelburg und Wangerin des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin, neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Eberswalde, Freienwalde a. O. und Wriezen a. O. desselben Directionsbezirkes, Alt-Banzin und Hohenfelde i. Pomm. der Altdamm-Kolberger Eisenbahn, sowie Lössnitz Bahnhof und Lössnitz Haltestelle der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Norddeutsch - Sächsischer Thierverkehr. (Einbeziehung der Station Bredstedt.) Am 1. Jänner 1900 wurde die Station Bredstedt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona in den vorbezeichneten Thierverkehr einbezogen.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Nachtrag VIII zum Heft 2.) Am 1. Jänner 1900 tritt der Nachtrag VIII zum Heft 2 in Kraft. Er enthält im Wesentlichen neue Entfernungen für die Station Köttwitzsch der Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner anderweite Entfernungen für die Station Pritzwalk des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona, für die Stationen der Prignitzer Eisenbahn, für die Stationen Buschhof und Mirow der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn und für die Stationen Dossow und Wittstock der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn. Ausserdem erhält der Nachtrag noch eine Bestimmung, wonach die Frachtsätze des Ausnahmetarifes H für Petroleum und Naphtha im Verkehre von Harburg U.E. nach Eger (Sächs. Staatsb.) und Franzensbad (Sächs. Staatsb.) um je 0·01 Mk. für 100 kg gekürzt werden.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag XI.) Am 1. Jänner 1900 trat der Nachtrag XI zum Tarife vom 1. Jänner 1896 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen. Insbesondere werden die Stationen Köditzberg und Königsee Thür. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, Niedergebra des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel und die Stationen der kürzlich eröffneten Strecken Belecke—Soest und Neubeckum—Freckenhorst der Westphälischen Landeseisenbahn in den directen Verkehr aufgenommen. Insoweit durch die Aenderungen des Tarifes Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Februar 1900 ab.

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Nachträge III zu den Heften 1 c und 1 d.) Am 1. Jänner 1900 trat zu den Heften 1 c und 1 d vom 1. December 1896 vom Theil II des Französisch-Deutschen Gütertarifes (über Belgien) je ein III. Nachtrag in Kraft.

Die Nachträge enthalten die Ausdehnung des bisher nur für Paris giltigen Ausnahmetarifes 12 für die Beförderung von Lampencylindern u. s. w. auf die Stationen Abbeville, Amiens, Anor, Arras, Bergues, Cambrai, Compiègne, Douai, Dunkerque, Le Cateau, Lille, Rouen, St. Quentin, Tourcoing und Valenciennes. Der Nachtrag III zum Heft 1 c enthält ferner Frachtsätze der allgemeinen Tarifclassen für die Stationen Kamenz in Sachsen und Petershain des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle; auch wird die letztgenannte Station in den Ausnahmetarif 12 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. (Tarifirung von gemahlener, nicht entölter Leinsaat.) Gemahlene, nicht entölte Leinsaat — nicht entfettetes Leinsaatmehl — zählt nicht zu den im Specialtarife für bestimmte Stückgüter aufgeführten Futtermitteln; dieses Leinsaatmehl unterliegt auch dann der Frachtberechnung nach der allgemeinen Stückgutclasse, wenn es zu Futterzwecken bestimmt ist. Wenn daher im Frachtbriefe nicht ausdrücklich angegeben ist „Leinsaatmehl entfettet", sind die Sätze der allgemeinen Stückgutclasse anzuwenden.

Güterverkehr von Danzig etc. nach Mlawa transito zur Ausfuhr nach Russland. (Nachtrag II.) Zu dem vom 15. Jänner 1895 giltigen Ausnahmetarife für den vorbezeichneten Güterverkehr ist mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 ein Nachtrag II in Kraft getreten, welcher bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie bei der Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Danzig erhältlich ist.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 wurde die an der Strecke Liegnitz—Raudten gelegene Haltestelle Gross-Rinnersdorf des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Schweiz. (Ergänzung der Allgemeinen Schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterclassification vom 1. April 1897.) Mit Giltigkeit vom 26. December 1899 wurde der Artikel „Chamottesteine" in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter (Art. 43 der Tarifvorschriften) eingereiht.

Schweizerischer Eisenbahnverband. (Aenderung der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterclassification vom 1. April 1897.) Vom 1. Februar 1900 an werden die Artikel Pitch-Pine-Holz und Yellow-Pine-Holz auf den schweizerischen Eisenbahnen nach Specialtarif III tarifirt. Es sind demnach in der Position 269 (deutscher Text) der Güterclassification die Worte: „Pitch-Pine (Pechkiefer) und Yellow-Pine (gelbe Kiefer)" zu streichen. Am Schlusse dieser Position ist dagegen die Anmerkung anzubringen: „Pitch-Pine-Holz und Yellow-Pine-Holz siehe Position 270". — In Position 270 ist sodann im Eingang hinter der Klammer beizufügen: „ferner Pitch-Pine- und Yellow-Pine-Holz".

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachsteheuden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf eiu und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
833	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	sämmtlichen Aufgabstationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen des betreffenden Tarifes	Starkenhach-Stadt Hrahačow Sittowa-Haje Přiwlak-Ponikla Hradsko Jahlonetz a. Isar Rochlitz	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 10. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	Bestehen keine	Kronen für 10.000 kg 97 101 105 108 114 117 120		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schlepphabngebühren nicht enthalten
834	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Brennholz, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz, Reisig, Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, sämmtliche aus der Pos. H—19, Punkt 1, 2, 3 und 5 der Güterclassification des inländischen Tarifes, Theil I	Hinsichtlich aller im Localgütertarife, Theil II, der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Jänner 1898 enthaltenen Linien mit Ausnahme der Localbahn Krupa-Kolleschowitz		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Der Bezug der Sendungen muss in einer inländischen Station erfolgen. 4. Einhaltung der sonstigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 28. Februar 1900	Localgütertarif	Verschieden	Die nach dem Ausnahmetarif II des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1900 bei Zugrundelegung der auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn nach dem Localgütertarife, Theil II, vom 1. Jänner 1898 bestehenden Entfernungen, bezw. die gemäss der auf Seite 47 dieses Localgütertarifes enthaltenen Bestimmungen entfallenden Frachtsätze	Verschieden	a) Im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn im Kartirungswege, b) Im Verkehre mit anderen Bahnen im Rückvergütungswege		

ad b: Auf die zu bekommende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen an die Generaldirection der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis längstens Ende Mai 1900

Rücksichtlich der Verbandstrecke Welebau-Wickwitz—Giessbühl-Sauerbrunn gilt das nebenstehende Zugeständniss nicht

Fortlaufende Nummer	835	836	837
Die Publication erfolgt: von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht oder Bindfaden verbundenes Schilfrohr)	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Extracte aus Eichen- und Fichtenholz in tropfbar flüssigem oder trockenem Zustande bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Tétény / Fonyód-Fürdötelep Szántód	Krasna, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Barcs, Sziszek, Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart / Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart / Sziszek / Barcs
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	den deutschen Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	a) Mainz Hauptbahnhof, b) Mainz Hafen: Stationen der kgl. preussischen und grossherz. hessischen Eisenbahn-Direction Mainz; c) Hanau Nord-, Ost- und Westbahnhof, d) Höchst a. M., e) Offenbach, f) Wiesbaden: Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.	Bregenz loco / St. Margrethen, Buchs, Bregenz / St. Margrethen, Buchs, Bregenz / St. Margrethen, Buchs, Bregenz
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nach- und gleichstehender Bedingungen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Diese Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A—V des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: in der Zeit	vom 15. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 15. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 15. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif Nr. 64, enthalten in den Tarifen Theil II, Heft 4 und 6, vom 1. Jänner 1899 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Ausnahmetarif Nr. 55, enthalten im Tarife, Theil II, Heft 9, vom 1. Februar 1898 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die gleichen Frachtsätze wie für die Station Dinyés / Máriatelep	a) 2·86, b) 2·84, c) 2·74, d) 2·83, e) 2·75, f) 2·93 ad Mark	255, 251, 255, 265, 262, 266, 354, 351, 355, 272, 289, 386 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege / Im Kartirungswege, bezw. nach Massgabe der in der 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
838	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkoblenbrikets und Steinkoblenkoks	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 15. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Niederschlesischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkoblenkoks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Revier) nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Gültig vom 1. September 1900	Besteht keiner	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

nach	Von											
	Paul- und Bradesebacht	Fuchsstollen	Segen-Gottesgrube	Hans-Heinrich-Tiefbau	Friedenshoffnunggrube		Glückhilfgrube		Juliusschacht	Bahnschacht	Koksanstalt Bahnschacht	Charlottenbrunn
					unterer Anschluss	oberer Anschluss	unterer Anschluss	oberer Anschluss				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10 a	11
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern											
Barzdorf	42·7	42·9	43·2	43·3	43·5	42·0	42·0	—	42·2	41·5	41·8	37·4

nach	Von											
	Dittersbach											
	Cäsargrube	Melchiorgrube	Egmont- und Mayran schacht	Gustav- und Abendröthegrube	Fellhämmer	Neue Heinrichgrube	Conradsthal, David- und Wigandgrube	Ludwigsdorf	Rubengrube	Neurode	Mittelsteine	Möhlten
	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern											
Barzdorf	40·6	40·6	41·5	43·4	40·9	42·7	43·9	33·5	32·1	31·5	30·4	28·0

Fortlaufende Nummer	839	840	841	842
Die Publication erfolgt	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der und im Namen der			Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Chamotte, Chamottemehl, Chamottemörtel und Chamottesteine	Baumaterialien und Werkzeuge (mit Ausnahme von Sprengmitteln)	Spiritus (Pos. S—50 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlproducte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6, Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Ober-Bfis	Stationen der Strecke Spalato—Dernis	Chmielów	Wien Donauquaibahnhof
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Erzberg		Bielitz Schönbrunn Teschen K.F.N.B.	Wien St.E.G. transit Wien St.E.G. loco Wien K.F.N.B. transit Wien K.F.N.B. loco Wien Oe.N.W.B. transit und vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Die Transporte müssen zur Verbauung der Wildbäche Dičakov und Trzibohč bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	131 Heller	Verschieden	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 10 26 8 18 8
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	112 Heller	50 pCt. Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle, unter Währung des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Heller 158 179 175	Heller 6 20 6 16 6
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	19 Heller			Heller 4 6 2 2 2
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis spätestens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Triest zu bewirken ist		
Besondere Bemerkungen				Die Kosten der Umschlagsmanipulation in Wien Donauquaibahnhof sind von den Parteien zu tragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
843	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Schwarzach-St. Veit Sulzau Zell a. See	B e r n a u	Die in der 10. Rubrik bezifferten Frachtsätze gelten nur in der Richtung a u s Oesterreich n a c h Bayern, und zwar: ad a) bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief; ad b) und c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 20. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz in Mark per 100 kg Abtheilung a) 0·46 b) 0·37 c) 0·53	Abtheilung a) 0·48 b) 0·39 c) 0·56	Abtheilung a) 0·53 b) 0·44 c) 0·61	Im Kartirungswege		
844	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle	W i ż n i t z a	Nowosielitza (Bhf.) trans. Husiatyn trans. Brody (Bhf.) trans. mit der Bestimmung nach Russland Podwoloczyska (Bhf.) trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg b) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 149 b) 124 a) 135 b) 112 a) 99 b) 82 a) 141 b) 117		Im Kartirungswege		Auf Holzwollesendungen, welche ab einer der in der 5. Rubrik genannten österreichisch-russischen Grenzstationen per Achse nach Russland oder ab Nowosielitza per Achse nach Rumänien befördert werden, finden die nebenstehenden Frachtsätze auf dem Rückvergütungswege Anwendung

Die Ausfuhr der Sendungen nach Russland oder Rumänien muss mittelst Zolldocumentes nachgewiesen werden. Die behufs Liquidirung des Frachtunterschiedes im Sinne der bezüglichen Tarifbestimmungen vorzulegenden Fracht-, bezw. Zolldocumente sind bei Sendungen nach Brody trans. und Podwołoczyska trans. an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg und bei Sendungen nach Husiatyn trans. und Nowosielitza trans. an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen.

Fortlaufende Nummer	845	846
1		
2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
3	Wien-Pottendorf — Wr. Neustädter Bahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn
4	Brennholz, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz aus der . . Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz der . . . . . . Reisig der . . . . . . Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, der . . . . . } Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I } Punkt 1 / „ 2 / „ 3 / „ 5	Chamotteziegel (feuerfeste Steine) und Chamottemörtel
5	den im Ausnahmetarife X des Localtarifes der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bezeichneten österreichischen Stationen	Schönbrunn — Gross-Opatowitz
5	Wien (Matzleinsdorf) und nach Wien vorgelegenen österreichischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Linie Wien — Pottendorf-Landegg — Wr.-Neustadt der Wien—Pottendorf — Wr.-Neustädter Bahn	Triest
6	Beim Bezuge in inländischen Stationen, dann bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Adriatischen Verbandtarif-Heftes 3. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei
7	vom 1. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1900	vom 19. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
8	Localtarife	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband
9	Verschieden	Directer Frachtsatz besteht nicht
10	Frachtsätze des Ausnahmetarifes X, gekürzt um 20 Percent des Localgütertarifes, Theil II, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Neuauflage vom 1. Jänner 1898	Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX, gekürzt um 20 Percent	200 Heller	200 Heller
11	Verschieden	54 Heller
12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
13	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
14	Rücksichtlich der nach Wien vorgelegenen Stationen bestimmten Sendungen findet diese Frachtberechnung nur insoweit Anwendung, als sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX, gekürzt um 20 Percent, nicht billiger stellen	

| | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
847	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Steinkoblen, Steinkoblenbrikets und Koks	sämmtlichen Versandtstationen des in Rubrik 8 angeführten Tarifes	a) Bernhardsthal (Anweiche) b) Czechowitz c) Rothenseehof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 angeführten Tarifes	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1900	Ausnahmetarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Ostrau-Friedländer Eisenbahn vom 1. Juli 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) Die tarifmässigen Frachtsätze (Cnrs b) nach der Station Hohenau ad b) „ „ „ „ „ „ „ Bielitz ad c) „ „ „ „ „ „ „ Laa (K.F.N.B.)		Im Kartirungswege	Nach den ad a) bis c) angeführten Haltestellen der Rubrik 5 werden Sendungen nur frankirt und ohne Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen. Auf den vorangeführten Haltestellen ab a) bis c) hat der Empfänger das Abladen der Sendungen zu besorgen. Für die Lieferfristberechnung nach den ad a) bis c) der Rubrik 5 angeführten Haltestellen kommen die kilometrischen Entfernungen der nächst weiter gelegenen Station, und zwar: ad a) = Hohenau, ad b) = Bielitz, ad c) = Laa (K.F.N.B.) in Betracht	
848	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Brennholz	Ajka	Wien St.E.G.	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	65 Heller				
849	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile, eiserne	Wien (St.E.G., K.F.N.B. oder Matzleinsdorf)	Bosna-Brod transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1 und 2, bezw. Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 336	Heller 230	Heller 106		
				Brünn (St.E.G., K.F.N.B.)						388	311	77		
				Schimitz						311	—			
				Königsfeld						327	—			
			Dampfkessel	Schimitz						283	—			
850	**Kremsthalbahn**	Schotter	Traun	Had Hall		**Minimalfrachtquantum von 50 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr**	vom 1. Jänner 1900 bis 31. December 1900	Ausnahmetarif II	22 b	16 b	q 9	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	
												Im Rückvergütungswege		
												Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Januar 1901		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
851	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Aupperschin	Bensen	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	Besteht keiner	40 Kronen für 10.000 kg		Im Kartfrungswege		

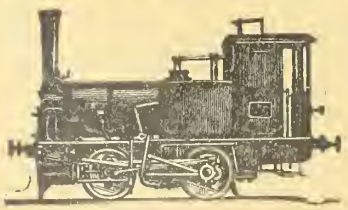
Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
50	Nr. 3 vom 9. Jänner 1900	252	Kremsthalbahn		Brennholz	sämmtlichen Stationen der Kremsthalbahn	sämmtlichen Stationen der Kremsthalbahn	Die publicirte Frachtbegünstigung soll in der Rubrik 6 richtig heissen: **Minimalquantum von 100 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr.** Sendungen müssen mindestens 27 km durchlaufen	

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



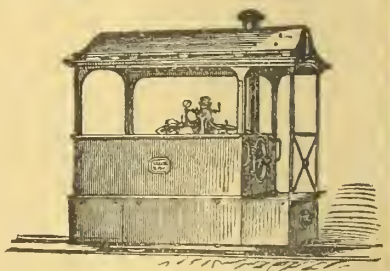
(613)

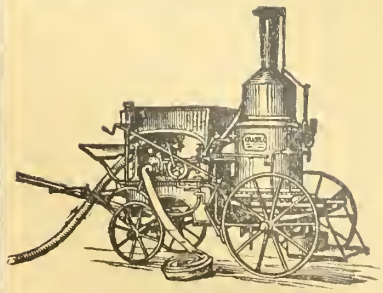
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

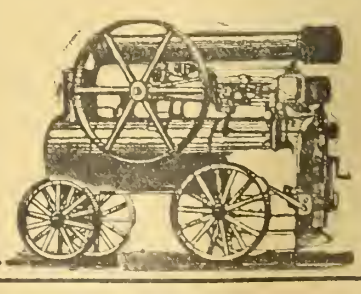
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

PRIVILEGIRTE ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHE STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. **Wien, 13. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Eisenbahnen vom 12. November 1899,*) betreffend die Schiffahrt auf dem Bodensee.

Zum Vollzuge der zwischen den Regierungen der Bodensee-Uferstaaten getroffenen Vereinbarungen wird verordnet wie folgt:

I

An Stelle der Artikel 2, Absatz 2—4, Artikel 8, 9, 13, Absatz 1, Satz 2, Absatz 2 und 3, dann Artikel 14, 16 und 17, Absatz 2, der Internationalen Schiffahrts- und Hafenfahrordnung für den Bodensee vom 22. September 1867, R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1868, treten folgende Bestimmungen:

A. Belastung der Schiffe und Schiffsuntersuchung.

§ 1.

Kein Schiff darf derart belastet werden, dass es tiefer geht als die Linie, durch welche die grösste zulässige Eintauchung bezeichnet ist.

Offene, d. h. nicht mit festem Deck versehene Schiffe müssen in dem Falle, dass die Schiffswand nicht mindestens 50 cm über die Wasserlinie hervorragt, mit sogenannten Windladen von solcher Höhe versehen werden, dass das Mass vom Wasserspiegel bis zur Oberkante der Windlade überall mindestens 50 cm beträgt.

Sofern die Ladung eines offenen Schiffes aus regelmässig geschichtetem, geschnittenem oder gespaltenem Weichholz besteht, kann die Anwendung der Windladen unterbleiben.

§ 2.

Bei der nach Artikel 6 der Bodensee-Schiffahrts- und Hafenordnung vorzunehmenden Untersuchung der Schiffe ist protokollarisch festzustellen:

1. In allen Fällen ob das Schiff für seinen Zweck genügend stark und dauerhaft gebaut, gut abgedichtet und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;

2. bei eisernen Schiffen insbesondere ob die Stärke der Quer- und Längsversteifungen, sowie der Beplattung genügend, ob die Vernietung und die Verstemmung der Blechnäthe sorgfältig ausgeführt und das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen ist;

3. bei Dampfschiffen ausserdem

a) ob die Maschine in ihrem Bau, in ihrer Aufstellung und namentlich auch in ihrer Verbindung mit dem Schiffe derart beschaffen ist, dass sie eine andauernd sichere Thätigkeit erwarten lässt, sowie ob die Maschinenkammer hinreichend Raum bietet, damit der Dienst bei den Kesseln bequem verrichtet und alle Theile des Bewegungsapparates untersucht werden können;

*) Enthalten in dem am 28. November 1899 ausgegebenen XCIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 225.

b) ob die Maschinenkammer von den Kajüten und von den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und ob alle nöthigen Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Feuersgefahr getroffen sind;

c) ob die Dampfkessel in ihrer Aufstellung nach Massgabe der polizeilichen Bestimmungen über Anlegung von Dampfkesseln amtlich geprobt, bezw. ob sie seit weniger als Jahresfrist amtlich revidirt und vorschriftsmässig befunden sind;

d) ob — insbesondere bei zum Personenverkehr bestimmten Dampfschiffen — die Treppen und Geländer auf Deck und aussenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und — bei Raddampfern — die Thüren zu den Rädern gehörig verschliessbar eingerichtet, ob die Oeffnungen in der Schiffsschale, die tiefer liegen als die Linie der grössten zulässigen Eintauchung, mit zweckentsprechendem Abschluss versehen und ob Nothausgänge aus dem Kesselraum, aus der Maschinenkammer und aus den Kajüten in genügender Zahl und in zweckentsprechender Einrichtung angebracht sind.

Bei wiederholter Untersuchung eines Schiffes ist namentlich auch auf etwaige Abnützung, begonnene Zerstörung der einzelnen Theile durch Fäulniss oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmässigkeit der vorgenommenen Aenderungen oder Erneuerungen zu achten.

4. Bei Motorschiffen (Schiffen, welche mittelst Petroleum-, Benzin-, Naphtha- oder dergleichen, auch Elektromotoren bewegt werden) ausser den in Ziffer 1, bezw. Ziffer 2 vorgeschriebenen Feststellungen:

a) ob der Motor und der Treibapparat (Propeller) so beschaffen und angebracht sind, dass sie eine sichere Thätigkeit erwarten lassen, sowie ob die Motorkammer bequem zugänglich ist, gut gelüftet werden kann und hinreichend Raum bietet, damit die Bedienung des Apparates nicht behindert ist und derselbe in allen Theilen leicht untersucht werden kann;

b) ob die nöthigen Vorsichtsmassregeln gegen Feuersgefahr getroffen sind, insbesondere ob die Behälter des Betriebsstoffes und die Rohrleitungen aus entsprechendem Material genügend stark hergestellt und die Löthstellen hart gelöthet sind, ob der Zufluss des Betriebsstoffes zum Motor auch von ausserhalb der Motorkammer abschliessbar, ob eine Rohrleitung mit Oelpumpe vorhanden ist, um das Arbeitsgefäss (Tank) aus dem ausserhalb der Motorkammer gut geschützt und leicht zugänglich anzubringenden Vorrathsgefäss mit dem Betriebsstoff zu füllen und ob der Boden der Motorkammer mit einer zum Auffangen von Tropföl geeigneten Blechverschalung versehen ist;

c) ob der Treibapparat so eingerichtet ist, dass rasch gestoppt und vom Vorwärts- in Rückwärtsgang umgesteuert werden kann;

d) ob für den Fall, dass Personen gewerbsmässig befördert werden sollen, die erforderlichen Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind.

§ 3.

Bei der Untersuchung der Schiffsausrüstung ist zu prüfen, ob das Schiff mit allen zur sicheren Fahrt und zur Hilfe in Nothfällen erforderlichen Geräthen und Einrichtungen versehen ist.

Zur nothwendigen Ausrüstung gehören auch die zur raschen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraume, sowie die zur Abgabe der vorgeschriebenen Signale erforderlichen Vorkehrungen und Geräthschaften — Lichter, Nebelhorn, Dampfpfeife, Schiffsglocke, Signalflagge, Signalkanone.

Der Ton eines Nebelhorns soll auf mindestens 500 m Entfernung deutlich hörbar und die Dampfpfeife so angebracht sein, dass der Schall möglichst nicht gedämpft wird.

Auf eisernen Schiffen muss Vorkehr getroffen und müssen die Werkzeuge und Materialien vorhanden sein, um ein Leck ohne Zeitverlust bestmöglichst stopfen und dichten zu können.

Jedes Dampfschiff muss ferner folgenden Erfordernissen genügen:

a) Es müssen Einrichtungen und Geräthe vorhanden sein, um einen an Bord ausgebrochenen Brand wirksam zu bekämpfen;

b) das Dampfschiff muss versehen sein mit einer beweglichen Ueberbordleiter, sowie mit mindestens einem gehörig ausgerüsteten Rettungsnachen, welcher so anzubringen ist, dass er rasch ins Wasser gelassen und bemannt werden kann;

c) das Dampfschiff muss mit einer der Grösse des Schiffes und seiner Zweckbestimmung entsprechenden Anzahl von Rettungsgürteln oder Rettungsringen ausgerüstet sein. Auf den zum Personenverkehr verwendeten Dampfschiffen sind ausserdem die auf Deck aufgestellten Tische und Bänke so einzurichten, dass sie ins Wasser geworfen werden können und genügende Schwimmkraft besitzen, um ebenfalls zur Rettung von ins Wasser gerathenen Personen dienen zu können;

d) es muss ein compensirter Compass, dessen Windrose einen Durchmesser von mindestens 15 cm hat, nebst der Einrichtung für dessen feste Aufstellung und Beleuchtung bei Nacht vorhanden sein;

e) zwischen dem Schiffsführer und Maschinenleiter muss eine leichte Verständigung möglich sein; auch muss auf Schiffen mit Promenadedeck vom Commandoplatze, sowie vom Stande des Steuermannes aus eines der akustischen Signalmittel in Thätigkeit gesetzt werden können.

Bei kleinen Dampfbooten, insbesondere solchen, die lediglich zu Vergnügungsfahrten des Eigenthümers oder zum Verkehre zwischen nahe gelegenen Orten dienen, können die Erfordernisse nach lit. a) und b) ermässigt oder nachgesehen werden.

Motorschiffe müssen den Erfordernissen entsprechen, welche unter d) und e) für Dampfschiffe aufgestellt sind. Ueberdies ist auf jedem Motorschiffe eine Anleitung für den Gebrauch des Motors, sowie ein Abdruck des graphischen Fahrplanes und der Steuercourse für die Bodenseedampfschiffe mitzuführen; die erforderlichen Abdrücke werden von den Dampfschiffahrts-Verwaltungen zur Verfügung gestellt.

Auf Motorschiffen, die mittelst Petroleum, Benzin, Naphtha oder dergleichen bewegt werden, muss, um einen ausgebrochenen Brand wirksam bekämpfen zu können, in unmittelbarer Nähe der Motorkammer das nöthige Löschmaterial (Sand oder dergleichen) vorhanden sein.

Motorschiffe, worauf Personen gewerbsmässig befördert werden, müssen mit einer entsprechenden Anzahl von Geräthen zur Rettung versehen sein.

Auf Schleppschiffen und Trajectkähnen müssen mindestens zwei Rettungsringe mit Leinen vorhanden sein; auf Schiffen ohne festes Deck genügt jedoch an deren Stelle die sogenannte Lade.

Die untersuchende Behörde hat auch zu bestimmen, welche Bemannung zur sicheren Fahrt des Schiffes mindestens erforderlich ist.

§ 4.

Wenn das Schiff durch die Untersuchung tauglich befunden ist, hat die Behörde die Linie der grössten zulässigen Eintauchung festzusetzen.

Der Mindestabstand dieser Linie vom Schiffsrand soll bei Lastschiffen betragen:

a) bei einer Ladefähigkeit von 30 t und mehr: 30 cm,

b) bei einer Ladefähigkeit von weniger als 30 t: 24 cm.

Bei Schiffen, welche dem Personenverkehre dienen, muss die Linie der grössten zulässigen Eintauchung wenigstens 40 cm unter dem unteren Rand der Fenster und der Oeffnungen für die Radachsen und, wo keine Fenster oder Oeffnungen vorhanden sind, unter dem Schiffsrande liegen.

Im Uebrigen erfolgt die Bestimmung dieser Linie nach dem Ermessen der untersuchenden Behörde, beziehungsweise der beigezogenen Sachverständigen.

Die Bestimmung der der grössten zulässigen Eintauchung entsprechenden Ladefähigkeit geschieht entweder auf Grund eines auf Verlangen des Eigenthümers oder des Führers des Schiffes vorgenommenen Aichverfahrens oder auch nach einer Berechnung, welche von der untersuchenden Behörde auf Grund der Hauptabmessungen des Schiffes: Länge, Breitenmasse und Höhe zwischen der Wasserlinie des leeren Schiffes und der Linie des grössten zulässigen Tiefganges vorgenommen wird.

Bei den für den Personenverkehr bestimmten Schiffen setzt die Behörde fest, welche grösste Zahl von Personen an Bord genommen werden darf. Diese Zahl ist an einer geeigneten Stelle des Schiffes anzuschreiben.

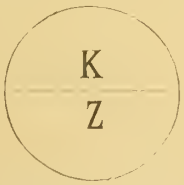
§ 5.

Zur Bezeichnung der Linie der grössten zulässigen Eintauchung sind eiserne Klammern von 25 cm Länge und 4 cm Höhe und von hervortretender Farbe (weiss oder hellroth auf dunklem, schwarz auf hellem Grunde) zu verwenden. An eisernen Schiffen, die im Eigenthume und Betriebe des Staates oder einer vom Staate concessionirten Schiffahrts-Unternehmung stehen, kann an die Stelle der Klammer ein aufgemalter Strich von gleicher Länge und Höhe und von entsprechender Farbe treten.

Die Unterkante der Klammer oder des Striches muss mit der festgesetzten Linie der grössten zulässigen Eintauchung zusammenfallen.

Die Klammern, beziehungsweise die Freibordstriche sind an beiden Seiten in der Regel mittschiffs, bei Dampfschiffen am Vorder- und am Hinterschiff, bei nicht mit festem Deck versehenen Schiffen da anzubringen, wo das Freibord die geringste Höhe hat. Auf der sichtbaren Oberfläche der Klammern sind einzuhauen:

innerhalb eines Ringes der Anfangs- und der Endbuchstabe des Sitzes der Behörde, welche die Prüfungsurkunde ausstellt, zum Beispiel



daneben die Tonnenzahl der Ladefähigkeit des Schiffes in arabischen Zahlen. Bei den Personenschiffen kann von dieser Anschreibung der Ladefähigkeit abgesehen werden.

§ 6.

Die Prüfungsurkunde wird nach den beigefügten Formularen (Anlage I und II) ausgefertigt.

§ 7.

Auf Motorboote (kleine, nicht dem Lastenverkehre dienende Fahrzeuge mit Petroleum-, Benzin-, Naphtha- und dergleichen, auch Elektromotoren) finden die vorstehenden, für die Motorschiffe gegebenen Bestimmungen sinngemässe Anwendung.

Ruderboote unterliegen den vorstehenden Bestimmungen nicht.

B. Vorschriften zur Verhütung von Gefahren in den Häfen und auf der Fahrt.

§ 8.

Die Hafeneinfahrten sind während der Nacht, und zwar von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, zu beleuchten.

Zur Bezeichnung des rechtsseitigen Hafenkopfes (vom Lande aus gesehen) ist die Anwendung eines rothen Lichtes zulässig. Unter allen Umständen aber muss die Beleuchtung in einer Weise bewirkt werden, dass sich

die Lichter auf den Hafenköpfen nicht nur von allen im Hintergrunde des Hafengebietes befindlichen, sondern auch von den für die Schiffe vorgeschriebenen Lichtern wesentlich unterscheiden.

Die Dampfschiffanlandestellen sind in der Nacht zu der Zeit, zu welcher das Anlaufen von Dampfschiffen zu erwarten ist, zu beleuchten.

Für die Abgabe der in der Signalordnung, Anlage III, näher bestimmten Signale müssen in den Häfen und an den Dampfschiffanlandestellen angebracht sein:

a) ein weithin hörbares, tieftönendes Nebelhorn,

b) eine helltönende Nebelglocke.

Ferner muss in jedem Haupthafen eine Signalkanone sich befinden und ein mit den nöthigen Geräthschaften ausgerüstetes Rettungsboot in Bereitschaft gehalten werden.

§ 9.

Die Errichtung von Kahnstationen für den regelmässigen Personenverkehr der Dampfschiffe ist nicht zulässig.

§ 10.

Die in den folgenden Ziffern 1 bis 6 erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden:

1. Ein Dampfschiff muss, wenn es in Fahrt ist, führen:

a) am Buge, und zwar mindestens 3·5 m über dem Hauptdeck, ein helles, weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 20 Compassstrichen, und zwar 10 Striche von vorne nach jeder Seite sichtbar ist;

b) an der rechten Seite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 10 Compassstrichen von vorne rechts sichtbar ist;

c) an der linken Seite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 10 Compassstrichen von vorne nach links sichtbar ist;

d) am Heck ein blaues Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 16 Compassstrichen, und zwar acht Striche von rückwärts nach jeder Seite, sichtbar ist.

2. Ein Motorschiff, welches ohne beigesetztes Segel fährt, hat die unter Ziffer 1, lit. a), b) und c), vorgeschriebenen Lichter zu führen, mit der Massgabe jedoch, dass das Bug-(Gras-)Licht mindestens 1·5 m hoch über dem Schiffsrand und die beiden Seitenlichter mindestens 1 m rückwärts vom Bug (Gras) anzubringen sind,

3. Motorschiffe mit beigesetztem Segel, Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajectkähne haben zu führen:

a) wenn sie selbstständig fahren, die nach Ziffer 1, lit. b) und c), für Dampfschiffe vorgeschriebenen Seitenlichter;

b) wenn sie geschleppt werden, am Bug (Gras) das nach Ziffer 1, lit. a), für Dampfschiffe vorgeschriebene weisse Licht und am Heck (an der Wanne) ein weisses Licht, welches über einen Bogen des Horizontes von 16 Compassstrichen, und zwar acht Striche von rückwärts nach jeder Seite sichtbar ist.

Auf geschleppten Flössen ist ebenfalls am hinteren Ende ein weisses Licht aufzustellen.

4. Wenn ein Schiff, welches kein Hecklicht führt, bemerkt, dass ein anderes Schiff ihm vorfahren will, hat es diesem vom Heck (von der Wanne) aus ein helles weisses Licht, welches hin und her zu schwenken ist, zu zeigen. Ueberholende Dampf- oder Motorschiffe haben die Absicht des Vorfahrens durch das im § 11, Ziffer 9, Absatz 2, vorgeschriebene Signal rechtzeitig anzuzeigen.

5. Segelyachten, Fischerboote, Gondeln und Ruderboote haben bei Annäherung von oder zu Dampfschiffen rechtzeitig ein weisses Licht zu zeigen.

6. Jedes ausserhalb der Häfen und Landungsstellen vor Anker liegende Schiff muss ein helles weisses Licht zeigen, welches nach allen Richtungen sichtbar ist.

7. Die an den Anlandestellen der Häfen vertaut liegenden Fahrzeuge müssen nach Massgabe der in der betreffenden Hafenordnung hierwegen enthaltenen Bestimmung oder auf Aufforderung der Hafenbehörde (des Hafenmeisters) jedem in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang einlaufenden Dampfschiffe und den von diesem geführten Schleppschiffen an den der Hafenfahrt zugekehrten Schiffsenden und an den am weitesten hervorragenden Schiffstheilen (Rabkästen) helle weisse Lichter zeigen.

8. Die Lichter sollen in dunkler Nacht bei klarer Luft sichtbar sein:

a) bei Dampfschiffen:
das Licht am Bug auf 5 km,
die Seitenlichter auf 3 km,
das Hecklicht auf 0·5 km;

b) bei Motorschiffen, Segelschiffen, Güterschleppschiffen und Trajectkähnen:
das Licht am Bug (Gras) auf 3 km,
die Seitenlichter und das Licht am Heck (an der Wanne) auf 2 km;

c) bei Segelyachten, Fischerbooten, Gondeln und Ruderboten auf 1 km.

9. Die Seitenlichter der Dampfschiffe müssen so angebracht sein, dass sie annähernd die Breite des Schiffes darstellen; bei Raddampfern sind sie, soweit thunlich, gegen die Aussenkanten der Radkästen hin zu befestigen. Ausserdem müssen diese beiden Seitenlichter von der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche soweit vor den Lichtern herausragen, dass diese nicht über den Bug von der anderen Seite her gesehen werden können; diese letztere Vorschrift gilt für alle Schiffe, die Seitenlichter führen.

§ 11.

1. Kein Schiff soll in den Cours eines anderen auf der Fahrt begriffenen Fahrzeuges einfahren, so dass es solches in seinem Laufe stört.

2. Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss jedes Schiff seinen Cours nach rechts ändern, damit sie einander links vorbeifahren.

Diese Bestimmung findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Cours beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Dieselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tag jedes der beiden Schiffe den Bug, Mast und Kamin des anderen mit seinem Bug, Mast oder Kamin in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind.

3. Wenn die Course zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner rechten Seite hat.

4. Motorschiffe ohne beigesetztes Segel stehen hinsichtlich dieser Ausweichregel — Ziffer 2 und 3 — den Dampfschiffen gleich.

5. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff oder ein Motorschiff mit beigesetztem Segel in solcher Richtung fahren, dass für sie die Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss das Dampfschiff dem anderen Schiffe aus dem Wege gehen. Im gleichen Falle muss ein Motorschiff ohne beigesetztes Segel einem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

Dampfschiffe haben sich unter allen Umständen, namentlich bei stürmischer Witterung, von Schiffen ohne festes Deck und kleinen oder schwer beladenen Fahrzeugen derart entfernt zu halten und nöthigenfalls die Maschine abzustellen, dass für diese Fahrzeuge beim Vorüberfahren durch den Wellenschlag keine Gefahr entsteht.

Den in die Häfen ein-, bew. aus denselben auslaufenden Dampfschiffen müssen Gondeln und andere kleine Schiffe auf entsprechende Entfernung aus dem Wege gehen.

6. Jedes Dampfschiff und jedes Motorschiff, welches einem Schiffe oder sonstigen Fahrzeuge in gefahrdrohender Weise nahekommt, muss die Fahrt vermindern oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

Dabei hat dasjenige Schiff, welches die Gefahr zuerst wahrnimmt, das andere Schiff oder sonstige Fahrzeug durch Abgabe des Alarmsignals mit der Dampfpfeife oder mit dem Nebelhorn auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Dieses Alarmsignal ist von dem anderen Schiffe sofort zu erwidern.

7. Wenn ein Dampfschiff oder ein Motorschiff ohne beigesetztes Segel während der Fahrt manövrirunfähig wird oder sonst ausser Stande ist, vorschriftsmässig auszuweichen, so hat dasselbe den in gefahrdrohender Weise sich nähernden Schiffen diesen Umstand durch das in der Signalordnung hiefür vorgesehene Signal bekanntzugeben.

8. Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss eines von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, ausweichen, nämlich:

a) ein Segelschiff, welches mit vollem Winde (jedoch nicht in der Kielrichtung) fährt, muss einem mit Seitenwind (gestreckten Schnüren) fahrenden Schiffe aus dem Wege gehen;

b) von zwei Schiffen, die in entgegengesetzter Richtung mit Seitenwind (gestreckten Schnüren) auf einander zufahren, muss dasjenige Schiff aus dem Wege gehen, welches den Wind von der linken Seite hat;

c) wenn zwei Schiffe mit vollem Winde (jedoch nicht in der Kielrichtung) segeln und denselben von verschiedenen Seiten haben, so muss dasjenige Schiff, welches den Wind von der linken Seite hat, dem anderen aus dem Wege gehen;

d) von zwei Schiffen, welche mit vollem Winde segeln und den Wind von derselben Seite haben, muss dasjenige Schiff ausweichen, welches auf der Windseite liegt;

e) ein Schiff, welches mit vollem Winde in der Kielrichtung fährt, muss jedem Schiffe aus dem Wege gehen.

Motorschiffe mit beigesetzten Segeln stehen hinsichtlich dieser Ausweichregeln den Segelschiffen gleich.

9. Ohne Rücksicht auf irgend eine der in den vorstehenden Ziffern enthaltenen Regeln ist jedes Schiff, gleich viel ob Dampfschiff, Motorschiff oder Segelschiff, wenn es ein anderes Schiff überholt, verpflichtet, diesem letzteren aus dem Wege zu gehen.

Die Absicht, einem anderen Schiffe vorzufahren, hat bei Nacht ein Dampfschiff durch fünf kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife, ein Motorschiff durch fünf kurze Töne mit dem Nebelhorn kundzugeben.

10. Erscheint es veranlasst, die Art und Weise des Ausweichens bekannt zu geben, so sind hiefür die in der Signalordnung (Anlage III) vorgesehenen Coursänderungssignale anzuwenden.

11. In allen Fällen, in welchen nach den obigen Regeln das eine von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere Schiff seinen Cours beibehalten.

§ 12.

1. Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) müssen die in der Signalordnung (Anlage III) beschriebenen Signale sowohl bei Tag als bei Nacht folgendermassen angewendet werden:

a) jedes Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampfpfeife in der Minute drei lang gezogene Pfiffe in gleichen Zwischenpausen abgeben;

b) jedes Motorschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton abgeben;

c) jedes Segelschiff, jeder Trajectkahn und jedes Güterschleppschiff in selbstständiger Fahrt muss das in lit. b)

vorgeschriebene Signal abgeben. Diese Fahrzeuge haben, so lange die Nebelsignale der Dampfschiffe oder der Motorschiffe in Hörweite sind, kurze Töne mit dem Nebelhorn in rascher Aufeinanderfolge abzugeben. Das letztere hat auch von Motorschiffen mit beigesetztem Segel, sowie von Fischerbooten zu geschehen;

d) Fahrzeuge, die geschleppt werden, haben, so lange sie sich in der Hörweite der Nebelsignale kreuzender oder begegnender Schiffe befinden, und wenn sie sich einer anzulaufenden Hafeneinfahrt nähern, in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton mit dem Nebelhorn abzugeben;

e) sobald die Nebelsignale eines Schiffes vernommen werden, hat jedes Dampfschiff oder Motorschiff ohne beigesetztes Segel statt des Nebelsignals die in der Signalordnung (Anlage III) festgesetzten Erkennungssignale so lange abzugeben, bis jene Schiffssignale ausser Hörweite sind;

f) sobald das Nebelhorn oder das Glockenschlagwerk einer anzulaufenden Dampferstation vernommen wird, hat jedes Dampfschiff statt des Nebelsignals das in der Signalordnung (Anlage III) vorgeschriebene Hafeneinfahrtssignal I zu geben.

Sobald die Nebelglocke am Hafenkopf vernommen wird, ist von dem einlaufenden Dampfschiffe das Hafeneinfahrtssignal II so lange abzugeben, bis das Glockensignal zur Hafeneinfahrt gegeben wird;

g) alle Schiffe, welche ausserhalb der Häfen oder Anlandestellen geankert sind, müssen, so lange sie die Nebelsignale von anderen Schiffen wahrnehmen, in Zwischenpausen von nicht mehr als einer Minute die Glocke läuten, bezw. mit dem Nebelhorn zwei kurze, rasch aufeinanderfolgende Töne abgeben.

2. Wenn ein Dampfschiff oder Motorschiff die Nebelsignale eines anderen Schiffes wahrnimmt und aus der Richtung und Stärke derselben, sowie aus der Art des Signals hervorgeht, dass sich das andere Schiff in solcher Stellung befindet, welche ein Ausweichen erfordert, so hat es vor Allem die Fahrgeschwindigkeit zu mässigen und nöthigenfalls die Maschine ganz abzustellen.

Erst nach erlangter Kenntniss über die gegenseitige Stellung der beiden Schiffe zu einander darf unter vorsichtigster Anwendung des Steuers und der Maschinenkraft das Ausweichmanöver durchgeführt werden.

3. Bei Nebelwetter und Schneegestöber ist das Schleppen von Flössen untersagt.

Die Vornahme von Wasserbauarbeiten in den dem Dampferverkehr dienenden Theilen des Hafenbecken, in und vor den Hafeneinfahrten und auf den vorgeschriebenen Fahrcoursen der Dampfschiffe hat bei Nebelwetter und Schneegestöber zu unterbleiben. Sollte sich die Durchführung derartiger Arbeiten nicht auf nebelfreies Wetter verschieben lassen, so müssen Zeit und Ort der Vornahme derselben den fahrplanmässig verkehrenden Dampfschiffen rechtzeitig bekannt gegeben werden.

In diesem Falle haben die schwimmenden Baumaschinen und Arbeitsschiffe (Lauen) in gleicher Weise die Nebelsignale abzugeben, wie sie für die Fahrzeuge in Fahrt, Z. 1, lit. a), b), c), vorgeschrieben sind.

§ 13.

1. Die Einfahrt der Dampfschiffe in die Häfen, sowie die Ausfahrt soll womöglich mit verringerter Kraft geschehen.

2. Wenn zwei einen Hafen anlaufende Schiffe sich gleichzeitig der Hafenlucke nähern, so hat dasjenige Schiff, welches das andere an der rechten Seite hat, diesem letzteren den Vorrang für die Einfahrt zu lassen. Ein Dampfschiff geht hiebei aber jedem nicht unter Dampf gehenden Schiffe vor, es sei denn, dass ein mit kräftigem Wind segelndes Schiff augenscheinlich nicht in der Lage ist, ohne eigene Gefahr dem Dampfschiffe das Fahrwasser frei zu lassen.

3. Wenn zwei oder mehrere Dampfschiffe zu einer und derselben Zeit zur Ausfahrt aus dem Hafen bereit sind, so erhält dasjenige Dampfschiff den Vorrang, welches vermöge seiner Aufstellung am schnellsten und ohne Gefährdung anderer Schiffe die Ausfahrt zu bewirken vermag.

Das nachfolgende Schiff darf erst dann sich in Bewegung setzen, wenn das erstere die Hafenlucke verlassen hat.

Ist das vorhergehende Schiff rückwärts aus dem Hafen gefahren, so darf bei Nacht, Sturm, Nebel und Schneegestöber das folgende Schiff erst dann den Hafen verlassen, wenn ersteres abgeschwenkt und seinen vorgeschriebenen Cours eingeschlagen hat. Dasselbe hat das in der Signalordnung (Anlage III) hiefür vorgeschriebene Signal zu geben.

4. Bei Tage und in ruhiger Nacht ist es gestattet, die Abfahrt aus dem Hafen zu bewerkstelligen, wenn ein ankommendes Dampfschiff noch mindestens 500 m von der Hafenlucke entfernt ist.

Die Absicht der Ausfahrt muss jedoch schon früher, und zwar durch das in der Signalordnung (Anlage III) für diesen Fall vorgeschriebene Signal kundgegeben werden, und die Abfahrt darf erst dann bewerkstelligt werden, wenn das ankommende Dampfschiff in genügender Entfernung von der Hafenlucke die Maschine abgestellt und dies durch Erwiderung des Signals bekanntgegeben hat.

Bei unsichtigem Wetter ist das gleiche Verfahren zu beobachten, sobald das einlaufende Schiff mit der Abgabe des Hafeneinfahrtssignals I begonnen hat.

5. Wenn in stürmischer Nacht ein Dampfschiff sich bis auf einen Kilometer dem Hafen genähert hat, ebenso wenn bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) das Hafeneinfahrtssignal II eines ankommenden Schiffes gehört wird, darf kein Schiff mehr den Hafen verlassen oder die Hafenlucke verstellen.

6. Motorschiffe haben bei jeder Tageszeit und bei jedem Wetter, wenn sie in einen Hafen einlaufen oder aus einem Hafen auslaufen wollen, das in der Signalordnung hiefür vorgeschriebene Signal mit dem Nebelhorn abzugeben, und zwar beim Einlaufen, sobald sich das Motorschiff der Hafenlucke auf etwa 200 m genähert hat, beim Auslaufen, bevor das Motorschiff in das Fahrwasser der Hafenlucke einfährt.

Motorboote und kleine Dampfboote haben dieses Signal mit dem Nebelhorn, bezw. mit der Dampfpfeife bei der Ein- und Ausfahrt ebenfalls abzugeben. Sie dürfen ausserdem die Hafenköpfe nicht nahe umfahren und müssen bei der Einfahrt die Geschwindigkeit rechtzeitig mässigen.

§ 14.

Der Schiffsführer ist bei Eintreten eines Unglücksfalles verpflichtet, hievon schleunigst benachbarte Orte und Schiffe zu benachrichtigen. Hiezu hat er die in der Signalordnung (Anlage III) vorgesehenen Nothsignale anzuwenden.

§ 15.

Motorboote (vgl. § 7) sind hinsichtlich der Lichterführung, der Ausweichregel und der Signalgebung den Dampfschiffen gleichgestellt, mit der Massgabe, dass zur Abgabe der Signale eines der vorgeschriebenen akustischen Signalmittel (Pfeife oder Horn) genügt.

Für kleine Dampfboote genügt eine einfache Dampfpfeife.

Bei Motorbooten und kleinen Dampfbooten kann das Buglicht niedriger, als im § 10, Ziffer 1, lit. a), vorgeschrieben ist, angebracht und auch mit den Seitenlichtern in einem Gehäuse vereinigt werden.

C. Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Stoffe.

a) Die Beförderung von explosiven Gegenständen (Sprengstoffen).

I. Zum Verkehre auf dem Bodensee sind folgende explosive Gegenstände zugelassen:

1. Pulver — Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter — (ein sehr inniges Gemisch aus neutral reagirenden Salpeterarten und Kohle oder Stoffen, deren wesentliche Bestandtheile Kohlenstoff, Wasserstoff oder Sauerstoff sind, mit oder ohne Schwefel);

2. folgende, Nitroglycerin enthaltende Präparate:

a) Dynamit I (ein bei mittlerer Temperatur plastisches, nicht abtropfbares Gemisch von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht sprengkräftigen und nicht selbstentzündlichen Stoffen),
b) Dynamit II und III (Kohlendynamit, ein Gemisch von Nitroglycerin mit schiesspulverähnlichen Gemengen),
c) Sprenggelatin (ein bei mittlerer Temperatur zähelastisches Gemisch, bestehend aus Nitroglycerin, welches durch Nitrocellulose gelatinirt ist, mit oder ohne kohlensauren Alkalien [bezw. alkalischen Erden] oder neutral reagirenden Salpeterarten),
d) Gelatindynamit (ein bei mittlerer Temperatur plastisches Gemisch, bestehend aus Nitroglycerin, welches durch Nitrocellulose gelatinirt ist, und Holzmehl, Salpeter und kohlensauren Alkalien [bezw. alkalischen Erden]),
e) Carbonit (ein Gemisch von Nitroglycerin mit schiesspulverähnlichen Gemengen und mit flüssigen, an sich nicht sprengkräftigen oder nicht selbstentzündlichen Stoffen);

3. Nitrocellulose (lockere, mit mindestens 20 Percent Wassergehalt, und gepresste, nicht gelatinirte), insbesondere Schiessbaumwolle und Collodiumwolle, sowie Gemische von Nitrocellulose mit neutral reagirenden Salpeterarten;

4. folgende Gemische, welche Nitroverbindungen von Stoffen der aromatischen Reihe enthalten:

a) Securit (ein Gemenge von Ammoniaksalpeter, Calisalpeter und Dinitrobenzol oder ähnlichen Stoffen),
b) Roburit (ein Gemischvon Chlordinitrobenzol, Chlornitronaphthalin und Nitrochlorbenzol und Ammoniaksalpeter);

5. Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörper, sprengkräftige Zündungen, welche zum Entzünden von Ladungen dienen (z. B. Sprengkapseln), Zündplättchen (amorces);

6. alle jeweilig zur Versendung auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen der Bodensee-Uferstaaten zugelassenen explosiven Gegenstände.

Schiffe, welche explosive Gegenstände führen, müssen beim Einlaufen in die Bestimmungsstation dieser Stoffe bereits mit den nach den Vorschriften des Uferstaates der Bestimmungsstation erforderlichen Begleitpapieren versehen sein.

II. Nachstehende Stoffe werden, insofern dieselben in der für den Eisenbahnverkehr vorgeschriebenen Weise verpackt sind, und insbesondere ein Schlottern oder Ausrinnen des Inhaltes ausgeschlossen ist, nicht als explosive Gegenstände behandelt:

1. die in dem Heere und der Marine eines der Uferstaaten vorgeschriebenen, nicht sprengkräftigen Zündungen;

2. die für Feuerwaffen benützten Zündhütchen, Zündspiegel und Patronen für Feuerwaffen;

3. Zündschnüre.

III. Vom Verkehre auf dem Bodensee sind ausgeschlossen die nicht nach Ziffer I zugelassenen explosiven Gegenstände, insbesondere:

1. Nitroglycerin als solches und in Lösungen;

2. Knallgold, trocken in fester oder Pulverform, Knallquecksilber, Knallsilber und die damit hergestellten Präparate;

3. Nitrozuckerarten, Nitrostärkearten und die damit hergestellten Gemische;

4. Gemische, welche Nitroglycerin abtropfen lassen;

5. explosive Gegenstände, welche entweder

a) sauer reagiren [mit Ausnahme des Pulvers, Sprengsalpeters und brennbaren Salpeters (I, 1), des Securits (I, 4a) und des Roburits (I, 4b)], oder
b) bei einer Temperatur bis zu + 40° C. zur Selbstzersetzung neigen, oder
c) welche enthalten:
aa) chlorsaure Salze [mit Ausnahme der Sprengkapseln und Zündplättchen (I, 5)], oder
bb) pikrinsaure Salze, oder
cc) Phosphor [mit Ausnahme der Zündplättchen (I, 5)], oder
dd) Schwefelkupfer;

6. explosive Gegenstände in Patronenhüllen, sofern diese äusserlich mit Nitroglycerin (Ziffer 1) oder mit anderer Sprengflüssigkeit benetzt oder äusserlich mit festen explosiven Gegenständen behaftet sind;

7. Sprengpräparate, bei welchen die einzelnen an und für sich nicht sprengkräftigen Bestandtheile in einem geschlossenen Behälter durch leicht brechbare Scheidewände oder Hahnvorrichtungen solange getrennt gehalten werden, bis die Explosion, durch Zertrümmerung, Verschiebung der Scheidewände oder Oeffnen der Hahnvorrichtungen veranlasst, stattfinden soll;

8. geladene Schusswaffen.

IV. Auf Schiffen, welche Personen befördern, sowie auf Flüssen dürfen explosive Gegenstände nicht transportirt, an Schiesspulver und Feuerwerkskörpern darf jedoch so viel mitgeführt werden, als zur Abgabe von Signalen nothwendig ist.

Eine Ausnahme findet nur statt, wenn in dringenden Fällen allgemeiner Gefahr, zum Beispiel bei Eisstopfungen, die nöthigen Sprengbüchsen und das zu deren Füllung erforderliche Material unter zuverlässiger Begleitung in kürzester Frist nach dem Bestimmungsort geschafft werden soll.

Jedes zur Beförderung von explosiven Gegenständen verwendete Schiff muss einen Rettungsnachen mit sich führen.

V. Die explosiven Gegenstände sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Die zum Transport von Pulver, Sprengsalpeter und brennbarem Salpeter (I, 1) verwendeten Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben.

Pulver, Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter (I, 1) und das aus gelatinirter Nitrocellulose mit oder ohne Salpeter hergestellte Pulver (I, 3) darf in metallene Behälter, ausgenommen solche von Eisen, verpackt werden. Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten müssen diese Stoffe entweder in Packete (Blechbehälter) bis zu höchstens $2^1/_2$ kg Gewicht verpackt oder in dichte, aus haltbaren Stoffen gefertigte Säcke, Mehlpulver in Säcke aus Leder oder dichtem Kautschukstoff geschüttet werden.

Die in I, 2 und 4 aufgeführten explosiven Gegenstände dürfen nur in Patronen, nicht auch in loser Masse versendet werden. Diese Patronen, sowie Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle, mit oder ohne Parafinüberzug (I, 3), sind durch eine Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen. Das Gleiche gilt für die nach I, 6 zugelassenen explosiven Gegenstände, soweit die Versendung auf Eisenbahnen nur in Patronenform erfolgen darf. Die Patronen der in I, 2 aufgeführten Stoffe sind ausserdem mit einer das Eindringen von Wasser oder Feuchtigkeit verhindernden Umhüllung (zum Beispiel mit Gummilösung verklebten Gummibeutel) zu versehen.

Gepresste Schiesswollkörper mit mindestens 15 Percent Wassergehalt, sowie Securit- und Roburitpatronen (I, 4) dürfen auch in dichtschliessende Blechbüchsen oder Pappschachteln verpackt werden.

Für die Versendung loser Nitrocellulose mit mindestens 20 Percent Wassergehalt ist feste Verpackung in starkwandige, luftdichte Behälter erforderlich.

Explosive Gegenstände jeder Art dürfen weder mit Zündungen oder Zündschnüren versehen, noch mit solchen oder mit Patronen für Feuerwaffen (II, 2) in dieselben Behälter verpackt werden.

Die zur Verpackung von explosiven Gegenständen dienenden Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der Aufschrift: Pulver, Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter, Pulver aus Nitrocellulose und Salpeter, Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörper, Zündungen, Dynamitpatronen, Kohlendynamitpatronen, Sprenggelatinepatronen, Gelatinedynamitpatronen, Carbonitpatronen, Schiessbaumwolle u. s. w. versehen sein. Ausserdem müssen dieselben mit der Firma oder der Marke der Fabrik, aus welcher die explosiven Gegenstände herrühren, bezeichnet sein, oder eine von der Centralbehörde bewilligte und öffentlich bekanntgemachte Bezeichnung der Fabrik tragen.

Das Bruttogewicht der Versendungsstücke darf bei Pulver, Sprengsalpeter, brennbarem Salpeter (I, 1), bei Schiessbaumwolle (I, 3), bei Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörpern oder Zündungen (I, 5) 90 kg, bei sonstigen explosiven Gegenständen 35 kg nicht übersteigen. Auf prismatisches Geschützpulver in Kartuschen finden diese Gewichtsbestimmungen keine Anwendung.

Die für den Eisenbahnverkehr jeweilig vorgeschriebene Verpackung genügt auch für die Versendung auf dem Bodensee.

VI. Bei dem Verpacken und dem Verladen, sowie bei dem Abladen und Auspacken von explosiven Gegenständen darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten, Tabak nicht geraucht werden.

Das Verladen und Abladen hat unter sorgfältiger Vermeidung von Erschütterungen zu erfolgen. Die Versendungsstücke dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden.

VII. Das Ein- und Ausladen darf nur an einer von der zuständigen Polizeibehörde dazu angewiesenen Stelle, welche mindestens 300 m von bewohnten Gebäuden entfernt sein muss, erfolgen. Ausserdem ist das Ein- und Ausladen der explosiven Gegenstände in den dazu bestimmten Räumen vor oder in einer Sprengstofffabrik oder einem polizeilich genehmigten Sprengstofflager, sowie in denjenigen Abtheilungen eines Hafens gestattet, welche von der Hafenbehörde dazu angewiesen sind.

Die Ladestelle darf während ihrer Benützung dem Publicum nicht zugänglich sein und ist, wenn ausnahmsweise das Aus- und Einladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten. Die mit Explosivstoffe gefüllten Behälter dürfen nicht eher auf die Ladestelle gebracht oder zugelassen werden, als bis die Verladung beginnen soll.

VIII. Die in I, 2 bis 4, aufgeführten Stoffe dürfen auf einem Fahrzeuge nicht mit Pulver, Sprengsalpeter, brennbarem Salpeter (I, 1), Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörpern, Zündungen (I, 5) oder mit Patronen für Feuer-

waffen (II, 2) zusammen verladen werden. Ebenso sind sprengkräftige Zündungen stets abgesondert von Pulver und anderen explosiven Gegenständen unterzubringen.

IX. Die explosiven Gegenstände müssen auf dem Fahrzeuge in einem abgeschlossenen Raume, welcher bei Dampfschiffen möglichst weit von den Kesselräumen entfernt ist, unter Deck fest verstaut werden. Hiebei dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt und durch Holzunterlagen gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden. Ist ausnahmsweise das Anbinden einzelner Versendungsstücke nothwendig, so darf dies nur mittelst Seilen und nie mit Ketten geschehen. Alle Eisenbestandtheile, welche während der Fahrt mit den Versendungsstücken in Berührung kommen könnten, sind mit Werg, Stroh oder Lappen zu umwickeln.

Offene Boote, in denen explosive Gegenstände befördert werden, müssen mit einem dichtschliessenden Plantuche (z. B. imprägnirte Leinwand) überspannt sein.

Weder in den so benützten, noch in den unmittelbar daranstossenden Räumen dürfen Zündhütchen und Zündschnüre (II, 2 und 3) verpackt sein.

Leicht entzündliche oder selbstentzündliche Stoffe, zu welchen Steinkohlen und Cokes nicht gerechnet werden, sind von der gleichzeitigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen.

X. Die Beförderung von explosiven Gegenständen ist nur bei Tag und bei sichtigem Wetter gestattet.

Auf Schiffen, welche explosive Gegenstände führen, ist das Anzünden von Licht und Feuer nur dann, wenn das Schiff einen abgeschlossenen Feuerraum hat, und nur in letzterem, gestattet.

XI. Fahrzeuge, welche explosive Gegenstände in Mengen von mehr als 35 kg Bruttogewicht führen, haben bei der Fahrt, dem Aufenthalte und Anlanden Folgendes zu beobachten:

1. Die Fahrzeuge müssen als Warnungszeichen eine von Weitem erkennbare, stets ausgespannt gehaltene schwarze Flagge mit einem weissen P führen;

2. sie dürfen niemals ohne Bewachung bleiben;

3. sie haben sich möglichst entfernt von anderen Fahrzeugen zu halten;

4. besteht ein Transport aus mehreren Fahrzeugen, so müssen diese während der Fahrt eine Entfernung von mindestens 50 m unter einander innehalten;

5. wenn das Fahrzeug, welches explosive Gegenstände führt, unterwegs in der Nähe des Landes einen Aufenthalt von mehr als zwei Stunden macht, so ist eine Entfernung von mindestens 300 m von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden einzuhalten.

Die zuständige Polizeibehörde darf, falls eine geeignete Haltestelle in solcher Entfernung nicht zu finden ist, gestatten, dass eine Haltestelle in einer geringeren, wenn aber nicht ein anderer Schutz geboten ist, mindestens 200 m betragenden Entfernung von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden gewählt wird.

Bei einem Aufenthalte von mehr als zwei Stunden in der Nähe von Ortschaften ist überdies der zuständigen Polizeibehörde thunlichst schleunig Anzeige zu erstatten; die zuständige Polizeibehörde hat darauf die ihr nothwendig erscheinenden Vorsichtsmassregeln zu treffen.

Soll das Anlegen in einem Hafen geschehen, so ist die Hafenbehörde vorher in Kenntniss zu setzen und sind von dieser die im Interesse der Sicherheit erforderlichen Anordnungen, geeignetenfalls im Benehmen mit der zuständigen Polizeibehörde zu treffen;

6. geräth eine Sendung mit explosiven Gegenständen unterwegs in einen Zustand, dass der weitere Versandt bedenklich erscheint, so hat die zuständige Polizeibehörde des nächsten Ortes, welcher von dem Transportführer thunlichst schleunig Anzeige zu erstatten ist, die zur gefahrlosen weiteren Behandlung der Sendung nöthigen Anordnungen zu treffen, und zwar je nach den Umständen unter Zuziehung eines auf ihre Aufforderung von dem Absender zu entsendenden Sachverständigen.

Ist Gefahr im Verzuge, so erfolgt die Vernichtung der explosiven Gegenstände durch die zuständige Polizeibehörde auf Kosten des Absenders ohne vorherige Benachrichtigung desselben, wenn möglich nach der Angabe und unter Aufsicht eines Sachverständigen.

Ist an dem betreffenden Orte ein Hafen, so sind die erforderlichen Anordnungen, soweit das Hafengebiet in Betracht kommt, von der Hafenbehörde, geeignetenfalls im Benehmen mit der zuständigen Polizeibehörde zu treffen.

XII. Fahrzeuge, welche an einem mit der Flagge nach Ziffer XI, Punkt 1, versehenen Schiffe in einer Entfernung von weniger als 300 m vorüberfahren, haben die Feuer zu bergen, Dampfschiffe überdies die Rauchregister entsprechend zu handhaben.

b) Die Beförderung von feuergefährlichen, nicht zu den explosiven Gegenständen gehörenden Stoffen.

I. Als feuergefährlich gelten folgende Gegenstände:

a) Rohpetroleum und dessen Destillationsproducte (Petroleumäther, Gasolin, Neolin, Benzin, Ligorin, Naphtha, Petroleumessenz, gereinigtes Petroleum, Putzöl, Schmieröle u. s. w.);

b) alle aus Theer oder Theerölen (Harz-, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Torf- und Schiefertheer) bereiteten flüchtigen Stoffe;

c) Schwefeläther (Aethyläther), Collodium und Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol);

d) rothe rauchende Salpetersäure;

e) weisser und gelber, sowie rother (amorpher) Phosphor;

f) Bucher'sche Feuerlöschdosen.

Die in lit. a) und b) bezeichneten Gegenstände werden in drei Classen eingetheilt, je nachdem sie bei 17·5° C. ein specifisches Gewicht haben von:

(Classe I) mindestens 0·780 (sogenanntes Testpetroleum, Benzol, Toluol, Xylol, Cumol, Mirbanöl, Solaröl, Photogen u. s. w.),

(Classe II) weniger als 0·780 und mehr als 0·680 (Benzin, Ligroin, Putzöl u. s. w.),

(Classe III) 0·680 oder weniger (Petroleumäther, Gasolin, Neolin u. s. w.)

II. Die in lit. a) und b) genannten Gegenstände dürfen auf dem Bodensee nur befördert werden entweder:

a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen oder

b) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug;

die Gegenstände der Classen I und II ausserdem

c) in besonders guten, dauerhaften Fässern.

Bei der Beförderung in Gefässen aus Glas oder Steinzeug sind noch folgende Vorschriften zu beachten:

1. Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

2. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer guten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf für die Stoffe der Classe I bei Verwendung von Glasgefässen 60 kg, bei Verwendung von Gefässen aus Steinzeug 75 kg und für die Stoffe der Classen II und III bei Verwendung beider Arten von Gefässen 40 kg nicht übersteigen.

Jedes Frachtstück, welches Gegenstände der II. und III. Classe enthält, ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug, welche Gegenstände der Classen II und III enthalten, haben ausserdem die Aufschrift: „Muss getragen werden" zu erhalten.

III. Schwefeläther (Aethyläther), sowie Collodium (I, lit. c) dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden. Die Verpackung dieser Gefässe, und zwar sowohl der Metall- wie der Glasgefässe, muss bei Vereinigung mehrerer Gefässe in einem Frachtstücke den in II, Ziffer 1, und bei Einzelverpackung den in II, Ziffer 2, gegebenen Vorschriften entsprechen, mit der Massgabe, dass bei Einzelverpackung das Bruttogewicht des einzelnen Collo 60 kg nicht übersteigen darf.

IV. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) (I, lit. c) darf nur befördert werden entweder:

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig verniethetem Eisenblech bis zu 500 kg Inhalt; oder

2. in Blechgefässen von höchstens 75 kg brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein; oder

3. In Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

V. Die Beförderung der rothen rauchenden Salpetersäure (I, lit. d) unterliegt folgenden Vorschriften:

Falls dieselbe in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein. Die Ballons und Flaschen müssen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter, trockenerdiger Substanzen umgeben sein.

Falls dieselbe in Metallbehältern versendet wird, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

VI. Weisser und gelber Phosphor (I, lit. e) muss, mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 kg fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend" und mit „oben" bezeichnet sein.

Rother (amorpher) Phosphor (I, lit. e) ist in gut verlötheten Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen und müssen äusserlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VII. Bucher'sche Feuerlöschdosen (I, lit. f) dürfen nur in blechernen Hülsen befördert werden. Diese Hülsen müssen in Kistchen eingestellt werden, welche höchstens 10 kg fassen und inwendig mit Papier verklebt sind. Diese Kisten müssen sodann in grössere, gleichfalls mit Papier ausgeklebte Kisten verpackt werden.

VIII. Falls die in Ziffer II und III aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als 10 kg zum Versandt kommen, ist es gestattet, sie sowohl mit einander als mit anderen, weder zu den Explosivstoffen noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Sie müssen dabei in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet sein.

Die rothe rauchende Salpetersäure darf in der gleichen Menge und in der gleichen Weise nur mit gleichen Mengen anderer Mineralsäuren, mit Ausnahme von Brom, und mit anderen, weder zu den Explosivstoffen noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück vereinigt werden.

Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 kg darf mit anderen, weder zu den Explosivstoffen noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte

des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Substanzen fest eingebettet ist.

Die Vereinigung von Phosphor und Bucher'schen Feuerlöschdosen mit anderen Gegenständen zu einem Frachtstücke ist auch in kleinen Mengen nicht statthaft.

IX. Die in Ziffer II bis VIII genannten Behälter (Gefässe aus Metall, Fässer, Kisten, Kübel und Körbe) müssen auf den Schiffen so verstaut sein, dass sie weder an einander stossen, noch herabfallen können.

X. Feuergefährliche Gegenstände dürfen auf Dampfschiffen nur auf dem Verdeck, auf Schiffen, welche zur Personenbeförderung dienen, überhaupt nicht verladen werden.

XI. Schiffsräume, in welchen feuergefährliche Gegenstände untergebracht sind, dürfen nur mit Sicherheitslampen betreten und es darf in ihnen nicht geraucht werden. Liegen solche Räume unter Deck, so müssen sie eine wirksame Oberflächenventilation haben.

Offenes Feuer darf auf Fahrzeugen, welche feuergefährliche Gegenstände geladen haben, nicht brennen.

Die Schornsteine der unter Deck befindlichen Feuerstätten solcher Fahrzeuge müssen mit Funkenfängern versehen sein.

Auf Deck verladene feuergefährliche Gegenstände sind mit dicht schliessenden Plantüchern bedeckt zu halten.

XII. Fahrzeuge, welche feuergefährliche Stoffe geladen haben, sollen bei Tag eine blaue Flagge mit einem grossen weissen F (lateinische Druckschrift), bei Nacht eine blaue Laterne führen; dieselben müssen mindestens 4 m über Bord am Maste oder an einer Stange befestigt sein.

Solche Fahrzeuge dürfen nur in einer Entfernung von mindestens 150 m von anderen Fahrzeugen oder von bewohnten Gebäuden anlegen, sofern nicht von der Hafenbehörde und ausserhalb der Häfen von der Ortspolizeibehörde das Anlegen in einer grösseren Entfernung vorgeschrieben oder in einer kleineren Entfernung gestattet wird.

Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fahrzeuge, welche nur kleine Mengen (bis zu 10 kg, bezw. bei Schwefelkohlenstoff bis zu 2 kg, vergl. Ziffer VIII) der einzelnen feuergefährlichen Stoffe, sei es in vorschriftsmässiger Einzelpackung, sei es in vorschriftsmässiger Zusammenpackung mit anderen Gegenständen (Ziffer VIII) mit sich führen, unter der Voraussetzung, dass das Gesammtgewicht der so mitgeführten kleinen Mengen feuergefährlicher Stoffe 40 kg nicht erreicht.

XIII. Sobald ein mit feuergefährlichen Gegenständen beladenes Fahrzeug seinen Bestimmungsort erreicht hat, muss der Führer die geladenen feuergefährlichen Gegenstände ihrer Menge und Art nach der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde unverzüglich angeben und sein Fahrzeug sogleich auf die angewiesene Liegestelle legen.

XIV. Soll ein Fahrzeug feuergefährliche Gegenstände laden oder solche löschen, so hat der Führer davon der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde vorher Anzeige zu machen.

Diese Behörde bezeichnet die Liegestelle, wo das Laden oder Löschen vorzunehmen, und die Frist, binnen welcher es zu beginnen und zu beenden ist. Die Liegestelle soll von bewohnten Gebäuden möglichst entfernt sein. Ohne geschäftliche Veranlassung ist der Zutritt zur Liegestelle nicht gestattet.

Beim Laden und Löschen darf nicht geraucht, auf dem Fahrzeuge und in der Nähe des Liegeplatzes auch weder Feuer gemacht, noch offenes Licht gebraucht werden.

Bei Dunkelheit ist das Laden und Löschen nur mit besonderer Erlaubniss und nur unter Beleuchtung mit feststehenden Laternen, die mindestens 2 m über dem Arbeitsboden angebracht sind, gestattet.

Bei der Ladung wie beim Löschen dürfen die Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug, welche Stoffe enthalten, die zu den Classen II und III der in Ziffer I, lit. a) und b), bezeichneten Gegenstände gehören, nicht auf Karren gefahren, noch auf Schulter oder auf dem Rücken, sondern nur an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

c) Die Beförderung von ätzenden und giftigen Stoffen.

1. Sollen mit anderen Schiffen, als denen der staatlichen oder staatlich concessionirten Dampfschiffahrtsunternehmungen ätzende Stoffe, wie Säuren u. s. w., transportirt werden, so hat im einzelnen Falle die Polizei- oder Hafenbehörde des Einladeortes zu bestimmen, ob diese Stoffe auf besonderen Fahrzeugen zu führen sind oder mit anderen Gütern verladen werden dürfen. Gestattet sie die Verladung mit anderen Gütern, so hat sie zugleich die erforderlichen Vorsichtsmassregeln anzuordnen, denen sich der Schiffer unterwerfen muss. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen ertheilt sie dem Schiffer eine besondere Bescheinigung, welche dieser auf Erfordern den Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbaubeamten vorzeigen muss.

2. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb), (Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) dürfen auf dem Bodensee nur dann versandt werden, wenn auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind und die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:

entweder

a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen:

oder

b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind;

oder

c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

3. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, dürfen auf dem Bodensee nur dann versandt werden, wenn:

a) auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind;

b) bei Verschickung in Ballons, Flaschen oder Kruken diese Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sind;

c) bei Verschickung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern diese Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind.

Diese Vorschriften gelten auch für die Gefässe, in welchen flüssige Arsenikalien transportirt worden sind.

4. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze u. s. w.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weisses und rothes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massicot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten versendet werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse u. s. w. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

5. Wenn solche Giftstoffe (nichtflüssige und flüssige Arsenikalien und andere giftige Metallpräparate) in Mengen von 5000 und mehr Kilogramm versendet werden sollen, so dürfen sie in Schiffen, welche andere Güter enthalten, nur in besonderen, wasserdicht abgeschlossenen Abtheilungen derselben verladen werden. Vor der Verladung muss der Schiffer der Polizei- oder Hafenbehörde Anzeige erstatten. Diese hat sich davon zu überzeugen, dass die zur Aufnahme der Giftstoffe bestimmten Abtheilungen des Schiffes wirklich wasserdicht abgeschlossen sind.

Ingleichen ist, falls solche Giftstoffe in Mengen unter 5000 kg zusammen mit anderen Gegenständen transportirt werden sollen, darauf zu achten, dass die Giftstoffe abgesondert von Nahrungs- und Genussmitteln gestaut werden. Ueber die von der Polizei- oder Hafenbehörde getroffenen Anordnungen hat sie dem Schiffer eine Bescheinigung zu ertheilen.

6. Die Polizei- oder Hafenbehörde des Absendungsortes hat die Verladung zu untersagen, wenn die Colli Beschädigungen erlitten haben, welche ohne deren Eröffnung wahrzunehmen sind.

II.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. Mai 1900 in Kraft.

Mit dem gleichen Termine treten die Verordnungen des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188, vom 14. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 12 und 13, und vom 4. April 1895, R.-G.-Bl. Nr. 53, ausser Wirksamkeit.

In den Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 5. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 90, haben gleichzeitig folgende Aenderungen platzzugreifen:

a) § 1 hat fortan zu lauten:

„Jedes den Bodensee befahrende, einem österreichischen Staatsangehörigen oder der k. k. Trajectanstalt gehörende Dampfschiff, Motorschiff, Motorboot, Segelschiff, Güterschleppschiff, sowie jeder Trajectkahn muss mit dem ordnungsgemässen Schiffspatente (Prüfungsurkunde) versehen sein.

Die im Interesse der Sicherheit für den Verkehr mit Ruderbooten innerhalb des Bereiches der Häfen gebotenen Bestimmungen bleiben besonderen Verfügungen vorbehalten."

b) Die Bestimmung des § 4, Absatz 1, dass über die mit Schiffspatenten versehenen Schiffe ein Schiffsregister zu führen ist, hat auch auf Motorboote, Motorschiffe, Güterschleppschiffe und Trajectkähne Anwendung zu finden.

c) Das der Ministerialverordnung vom 5. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 90, beigefügte Muster eines Schiffspatentes hat fortan nicht mehr in Anwendung zu kommen.

Mit der unmittelbaren Handhabung und Ueberwachung der gegenwärtigen Verordnung ist, insoweit es sich nicht um Angelegenheiten handelt, welche gemäss der Ministerialverordnung vom 1. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 114, dem als Hafencommissär im k. k. Bodenseehafen von Bregenz fungirenden k. k. Schiffahrtsinspector in Bregenz zugewiesen sind, die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz betraut, welche in nautisch-technischer Beziehung stets im Einvernehmen mit dem genannten Hafencommissär vorzugehen hat.

Wittek m. p. **Koerber** m. p. **Stibral** m. p.

Anlage I.

Schiffspatent.

Das { dem / der } . . . . . zu . . . . . gehörige { hölzerne / eiserne } . . . . . schiff, { genannt . . . . . / bezeichnet mit Nummer . . . . } von einer Ladefähigkeit von . . . . . Tonnen ist in allen seinen Theilen und Zubehörungen untersucht, mit der grössten zulässigen Eintauchung in nachfolgend aufgeführter Weise bezeichnet und mit der im folgenden Verzeichniss angeführten Bemannung und Ausrüstung versehen für die Bodensee-Schiffahrt tauglich befunden worden.

Auf Grund dieser Urkunde darf dieses Fahrzeug zur Bodensee-Schiffahrt so lange benützt werden, als es sich in dem erwähnten Zustande befindet und bis eine wesentliche Aenderung oder Erneuerung wichtiger Schiffstheile vorgenommen wird.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.

. . . . . den . . ten . . . . . .

. . . . . .

Zulässige Eintauchung.

Die im beladenen Zustande zulässige Eintauchung des Schiffes ist an jeder Seite desselben { mittschiffs / vorn und hinten } mit . . . . . { eisernen Klammern / aufgemalten Strichen } von 25 cm Länge und 4 cm Breite bezeichnet worden.

Die Linie der grössten zulässigen Eintauchung geht durch die Unterkante der { Klammern / Striche }.

Das Freibord beträgt hienach (Angabe des Masses an den Stellen der Freibordzeichen):

Bemannung.

Zur sicheren Fahrt des Schiffes muss sich die nachverzeichnete Bemannung auf demselben befinden:

. . . . . .

. . . . . .

Ausrüstung.

Wenn das Schiff in Fahrt ist, müssen auf demselben vorhanden sein:

(Folgt Verzeichniss.)

(Bei zum Personenverkehr bestimmten Dampf- und Motorschiffen.)

Die grösste Zahl von Reisenden, welche an Bord genommen werden darf, beträgt:

. . . . . .

Anlage II.

Urkunde über fernere Untersuchung.

Das vorstehend benannte Schiff ist heute nach vorgenommener { Aenderung / Erneuerung von } . . . . . auf Antrag des . . . . . zu . . . . . in allen seinen Theilen und Zubehörungen untersucht worden. Es hat sich ergeben, dass . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . den . . ten . . . . . .

(Bezeichnung der Behörde und Unterschrift.)

Anlage III.

Signalordnung für die Bodenseeschiffahrt.

I. Nebelsignale.

Sind von den Dampfschiffen stets mit der Dreiklangpfeife zu geben.

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisirung	Beantwortung des Signals
1	**Nebelsignal** der Dampfschiffe in See (§ 12, Ziffer 1 a)	— — — In der Minute drei langgezogene Pfiffe in gleichen Zwischenpausen	Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten
2a	**Erkennungssignal** der Dampfschiffe auf Coursfahrten mit geraden Coursnummern *) (§ 12, Ziffer 1 e)	UU UU UU Dreimal in der Minute zwei kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfiffe	Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten
2b	**Desgleichen** mit ungeraden Coursnummern **) (§ 12, Ziffer 1 e)	UUU UUU UUU Dreimal in der Minute drei kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfiffe	
3	**Nebelsignal** eines Dampfschiffes, welches ausserhalb eines Hafens geankert ist (§ 12, Ziffer 1 g)	UUUUUUUUU In der Minute mindestens einmal mit der Glocke zu läuten	
4	**Nebelsignal** der Motorschiffe, Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajectkähne in selbstständiger Fahrt (§ 12, Ziffer 1 b und c)	— In der Minute ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorn	Ist von den Dampfschiffen und den Motorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten
5a	**Erkennungssignal** der Motorschiffe ohne beigesetztes Segel (§ 12, Ziffer 1 c)	— UU — UU Zweimal in der Minute je ein langgezogener Ton mit darauffolgenden zwei kurzen Tönen mit dem Nebelhorn	Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten
5b	**Erkennungssignal** der Motorschiffe mit beigesetztem Segel, der Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajectkähne in selbstständiger Fahrt in Hörweite der Nebelsignale von Dampfschiffen, auch der Fischerboote in gleichem Falle (§ 12, Ziffer 1 c)	UUUUUUUUUU In rascher Aufeinanderfolge kurze Töne mit dem Nebelhorn	Ist von den Dampfschiffen und den Motorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten
5c	**Erkennungssignal** geschleppter Schiffe, solange sie in Hörweite der Nebelsignale anderer Schiffe sind, sowie bei der Annäherung an den anzulaufenden Hafen (§ 12, Ziffer 1 d)	— In der Minute mindestens ein langgezogener Ton	
6	**Nebelsignal** der Motor- oder Segelschiffe, der Güterschleppschiffe und Trajectkähne, welche ausserhalb eines Hafens geankert sind (§ 12, Ziffer 1 g)	UU In der Minute mindestens einmal zwei rasch aufeinanderfolgende Töne mit dem Nebelhorn	
7	**Nebelsignal** der Häfen und Dampfschifflandestellen für fahrplanmässig verkehrende oder vorher angemeldete Schiffe	— — — In der Minute drei langgezogene Töne mit dem Nebelhorn oder Inbetriebnahme eines Glockenschlagwerkes. Anhaltendes Läuten mit der Nebelglocke am Hafenkopf mit entsprechenden Zwischenpausen. Diese Signalisirung hat sofort beim Wahrnehmen von Nebelsignalen der Schiffe zu beginnen und ist bis zur Einfahrt derselben fortzusetzen	Wird von den Dampfschiffen mit dem Hafeneinfahrtssignal I beantwortet, sobald das Nebelhorn oder Glockenschlagwerk, und mit dem Hafeneinfahrtssignal II, sobald die Nebelglocke am Hafenkopf gehört wird (§ 12, Ziffer 1 f)

*) Es haben gerade Nummern die Fahrten:
1. Bregenz—Konstanz direct,
2. Bregenz—Lindau—Friedrichshafen—Meersburg—Konstanz,
3. Konstanz—Romanshorn—Rorschach—Bregenz,
4. Ludwigshafen—Meersburg—Konstanz,
5. alle übrigen Fahrten vom schweizerischen und österreichischen nach dem gegenüberliegenden deutschen Ufer.

**) Es haben ungerade Nummern die Fahrten:
1. Konstanz—Bregenz direct,
2. Konstanz—Meersburg—Friedrichshafen—Lindau—Bregenz,
3. Bregenz—Rorschach—Romanshorn—Konstanz,
4. Konstanz—Meersburg—Ludwigshafen,
5. alle übrigen Fahrten vom deutschen nach dem gegenüberliegenden schweizerischen und österreichischen Ufer.

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisirung	Beantwortung des Signals
8	**Hafeneinfahrtssignal I** ist von den Dampfschiffen zu geben, sobald das Nebelhorn oder das Glockenschlagwerk eines anzulaufenden Hafens vernommen wird, und zwar so lange, bis die Nebelglocke am Hafenkopf gehört wird (§ 12, Ziffer 1 f)	— — Zwei langgezogene Pfiffe mit einer kurzen Zwischenpause	
9	**Hafeneinfahrtssignal II** ist von den Dampfschiffen zu geben, sobald die Nebelglocke am Hafenkopf eines anzulaufenden Hafens vernommen wird, und zwar so lange, bis das Glockensignal zur Einfahrt vom Dampfschiff aus gegeben wird (§ 12, Ziffer 1 f)	— — — Drei langgezogene Pfiffe in gleichen Zwischenpausen	

II. Manöversignale.

Sind von den Dampfschiffen stets mit der einfachen Dampfpfeife zu geben.

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisirung	Beantwortung des Signals
10	**Abfahrtssignal.** Durch dasselbe verlangt ein Dampfschiff, welches die Ausfahrt bewerkstelligen will, von einem im Einlaufen begriffenen Dampfschiffe, dass letzteres die Ausfahrt freilasse (§ 13, Ziffer 4)	**UUU** Drei kurze Pfiffe in gleichen Zwischenpausen	Ist von dem anderen Dampfschiffe mit dem gleichen Signal zu beantworten
11	**Hafen-Ein- und Ausfahrtssignal der Motorschiffe** ist von Motorschiffen abzugeben, wenn sie sich beim Einlaufen der Hafenlucke auf etwa 200 Meter genähert haben; beim Auslaufen, bevor sie in das Fahrwasser der Hafenlucke einfahren. Motorboote und kleine Dampfboote haben dieses Signal ebenfalls abzugeben (§ 13, Ziffer 6)	**UUU UUU UUU** Dreimal je drei kurze, rasch aufeinanderfolgende Töne mit Zwischenpausen von etwa fünf Secunden mit dem Nebelhorn, bezw. mit der Dampfpfeife	
12	**Abschwenkungssignal** ist bei unsichtigem Wetter zu geben, wenn ein von einer Dampferstation rückwärts abgefahrenes Dampfschiff abgeschwenkt und den vorgeschriebenen Cours eingeschlagen hat (§ 13, Ziffer 3)	— Ein langgezogener Pfiff	
13	**Ueberholungssignal bei Nacht** eines Dampfschiffes oder Motorschiffes, welches bei Nacht einem anderen Schiffe vorfahren will (§ 11, Ziffer 9)	**UUUUU** Fünf kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife, bezw. fünf kurze Pfiffe mit dem Nebelhorn	Auf Schiffen, welche kein Hecklicht führen, ist am Heck (an der Wanne) ein weisses Licht hin und her zu schwenken. Dieses Signal ist auch schon zu geben, wenn das vordere Schiff das überholende Schiff früher wahrnimmt (§ 10, Ziffer 4)
14a	**Coursänderungssignal.** Ich richte meinen Cours nach rechts (§ 11, Ziffer 10)	**U** Ein kurzer Pfiff	Ist von dem angerufenen Dampfschiffe durch dasjenige Coursänderungssignal zu beantworten, welches dem von ihm beabsichtigten Ausweichmanöver entspricht. Will das angerufene Schiff seinen Cours nicht ändern, sondern geradeaus gehen, so hat es diese Absicht durch einen mindestens 6 Secunden langen Pfiff bekanntzugeben
14b	**Coursänderungssignal.** Ich richte meinen Cours nach links (§ 11, Ziffer 10)	**UU** Zwei kurze Pfiffe	
14c	**Coursänderungssignale.** Ich stoppe oder ich gehe zurück (§ 11, Ziffer 10)	— U — Ein langgezogener, ein kurzer und ein langgezogener Pfiff	

III. Alarm- und Nothsignale.

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisirung	Beantwortung des Signals
15	**Alarmsignal.** Dasselbe ist zu geben, um ein anderes Schiff auf eine drohende Gefahr aufmerksam zu machen, oder von einem Dampf- oder Motorschiff ohne beigesetztes Segel, wenn es manövrirunfähig oder sonst ausser Stande ist, vorschriftsmässig auszuweichen, und sich ein anderes Schiff ihm in gefahrdrohender Weise nähert (§ 11, Ziffer 6 und 7)	**UUUUUUU** Kurze, rasch aufeinanderfolgende Glockenschläge in einfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), bezw. desgleichen Töne mit dem Nebelhorn (bei anderen Schiffen)	Ist mit dem gleichen Signale mit Dampfpfeife, bezw. Nebelhorn zu beantworten
16	**Nothsignal** ist zu geben, um Hilfe zu erlangen, wenn das eigene Schiff in Noth oder Gefahr ist (§ 14)	**UUUUUUU UUUUUUU** Kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfiffe oder Glockenschläge in mehrfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), bezw. desgleichen Töne mit dem Nebelhorn (bei anderen Schiffen), Hissen der Nothflagge (= eine grosse rothe Flagge), Abbrennen von Blickfeuern, Kanonenschüsse	Ist von den Schiffen mit dem Alarmsignale und von den Häfen mit Kanonenschüssen zu beantworten

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Kagran nach Hohenruppersdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Trassirungs-Ingenieur Curt Bauer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Kleinbahn von Kagran über Süssenbrunn, Deutsch-Wagram, Bockflüss und Gross-Schweinbarth nach Hohenruppersdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 17. Jänner 1900. Z. 719/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Rann nach Rudolfswerth.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stefan von Daubachy in Agram die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Rann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Landstrass und St. Peter zur Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. Jänner 1900. Z. 505/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn in Budweis.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Stadtgemeinde Budweis mit dem Erlasse vom 2. Juli 1899, Z. 24.922/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 83 vom 20. Juli 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Budweis, und zwar vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahnen über den Marienplatz bis zum neuen Communalfriedhofe, im Sinne der bestehenden Normen auf weitere sechs Monate neuerlich ertheilt.

Wien, am 24. Jänner 1900. Z. 60 644 2 ex 1899.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bergbahn von Bregenz auf den Pfänder.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Rudolf Urbanitzki, behördlich autorisirtem Bauingenieur in Linz, mit dem Erlasse vom 15. November 1897, Z. 16.404/1 (Verordnungs-Blatt Nr. 138 vom 2. December 1897), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit dem Erlasse vom 5. December 1898, Z. 53.413/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 3 vom 10. Jänner 1899), auf die Dauer eines Jahres verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, als Kleinbahn zu behandelnde Bergbahn von Bregenz über den Gebhardsberg und Fluh oder über Altrente auf den Pfänder neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. Jänner 1900. Z. 60.506/2 ex 1899.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Mislitz nach Hosterlitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. Jänner die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Moriz Singer, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Mislitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über den Markt Mislitz nach Hosterlitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

[E.-M.-Z. 57.312 ex 1899.]

Projectirte Localbahn von der Südbahnstation S. Michele nach Mezzolombardo. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des von der Marktgemeinde Mezzolombardo vorgelegten Detailprojectes für eine elektrisch, eventuell auch mit Dampfkraft zu betreibende normalspurige Localbahn von der Südbahnstation S. Michele nach Mezzolombardo die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse derselben die politische Begehung im Zusammenhange mit der Stationscommission und Enteignungsverhandlung, sowie Festsetzung der feuersicheren Herstellungen auf den 14. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut.

[E.-M.-Z. 6482.]

Projectirte Localbahn Hulwaken-Braunsberg-Koslowitz. (Variante km 20·625—21·600, km 24·900 - 27·200 und km 30·500—32·127: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 13. bis 18. November 1899 durchgeführten Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der Variantenprojecte für die Theilstrecke km 20·625—21·600, km 24·900—27·200 und km 30.500 bis 32·127 der Localbahn Hulwaken-Braunsberg-Koslowitz, sowie der auf Grund dieses Ergebnisses ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 1156.]

Localbahn Tábor - Bechyn. (Geleisepläne der Stationen und Haltestellen.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Geleisepläne der Stationen und Haltestellen der projectirten Localbahn Tábor-Bechyn wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 59.080 ex 1899.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Triest: Besorgung der Abfertigung der Eilgüter [Auf- und Abgabe] für die Station Triest k. k. St.B. durch die Station Triest Südbahn.) Mit Bezug auf die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 10 vom 25. Jänner auf Seite 432 verlautbarte Notiz, betreffend die mit 1. Jänner erfolgte Abänderung der Bezeichnung und der Abfertigungsbefugnisse der Station Triest Freihafen, wird weiters ergänzend mitgetheilt, dass vom 1. Jänner angefangen die Station Triest Südbahn die Abfertigung der Eilgüter (Aufgabe und Abgabe) für die Station Triest k. k. St.B. besorgt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 13. Jänner 1900, Z. 88.893 ex 1899, dem k. u. k. Kämmerer Nikolaus Guáry und dem J. M. Deutsch in Steinamanger im Vereine mit Bernhard Rosenthal in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Knotenpunktstation Szombathely der Südbahn und der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende und diese über Nárai (eventuell über Jaák), Pornó, Felsö-Beled, Alsó-Beled, Monyorókerek, Szent-Péterfa, Kertes und Német-Sároslak in der Station Pinka-Mindszent mit der Localbahn Körmend—Német-Ujvár verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Czinkota-Kerepes. (Gesetzentwurf.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 155 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Czinkota-Kerepes (vergl. Vorconcession Post 1, Vrdgs.-Bl. Nr. 71 ex 1897) der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes. Concessionswerberin für diese Linie, durch welche die als Sackbahn endigende Localbahn Budapest-Czinkota von ihrer Endstation Czinkota aus über Csömör und Kis-Tarcsa bis Kerepes verlängert werden wird, ist die Direction der Budapester Localbahnen-Actiengesellschaft. Die Baukosten dieser 9·8 km langen Localbahn sind mit fl. 1,127.000, das ist fl. 115.000 per Kilometer, bemessen, von welcher Summe Beträge von fl. 140.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und fl. 25.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen. Im Motivenberichte wird als Hauptzweck der Bahn die Verbindung der Hauptstadt mit den im Kerepeser Districte im raschen Wachstbum begriffenen Cottageanlagen bezeichnet, und ist die hohe Ziffer der Baukosten durch die bedeutenden Preise der einzulösenden Grundparcellen und jene der Arbeitslöhne und Baumaterialien motivirt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ernennung des Director-Stellvertreters der Baudirection.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Sectionsrath Julius Geduly des kgl. ungarischen Handelsministeriums zum Stellvertreter des Baudirectors und gleichzeitig zum Leiter der Bau- und Bahnerhaltungs-Hauptsection der kgl. Ungar. Staatsbahnen ernannt.

— (Umbau des Westbahnhofes.) Dem vom Präsidenten der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Ministerialrath Ludwigh entworfenen Projecte zufolge soll der Personen- und der Frachtendienst in Budapest vollkommen von einander getrennt und zu diesem Zwecke für alle den Fernverkehr vermittelnden Personenzüge auf dem Terrain des heutigen Westbahnhofes eine Central-Personenhalle erbaut, für den gesammten Frachtendienst aber ein Central-Frachtenbahnhof mit allen nöthigen separaten Bahnhöfen für Kohlen, Holz und Petroleum, ferner einem Reparatursbahnhof, mit Magazinen, Lagerhäusern etc. etc. geschaffen werden. Die Durchführung dieses Projectes wird einen Kostenaufwand von circa K 30,000.000 beanspruchen, dem gegenüber der Werth der Grundparcellen, welche derzeit von dem Frachtenbahnhofe, den Werkstätten, Materialmagazinen und Lagerplätzen etc. occupirt werden und deren Ausdehnung dem Gesammtflächenraume des V. Bezirkes (Leopoldstadt) entspricht, auf K 80,000.000 geschätzt wird.

Der Aussenhandel Ungarns im Jahre 1898. (Bericht des Centralstatistischen Amtes.) Dem officiellen Berichte des Centralstatistischen Amtes über die durch Eisenbahnen und Schiffe (zur See ab Fiume und auf der Donau über das Eiserne Thor) im Jahre 1898 vermittelte Einfuhr und Ausfuhr Ungarns zufolge betrug:

a) die Einfuhr 43,078.000 q, Werth in K 1.194,337.000,
b) „ Ausfuhr 49,455.000 q, „ „ K 1.103,789.000,
c) der Gesammtverkehr Werth in K 2.298,126.000.

Der Werth der Einfuhr übersteigt demnach den der Ausfuhr um K 90,600.000; im Jahre 1897 betrug diese Differenz K 25,000.000, im Jahre 1896 K 7,000.000. Dieses continuirliche Anwachsen des Importes beträgt seit 16 Jahren 36·49 pCt., während der Export im gleichen Zeitraume nur um 23·62 pCt. zugenommen hat.

Ausland.

Italien. (Ventilation System Saccardo in den Tunnel Pracchia und Piteccio auf der Linie Bologna—Florenz.) Das Ministerium für öffentliche Arbeiten hat im Einvernehmen mit der italienischen Südbahn die Verfügung getroffen, dass die zwei grossen Tunnels von Pracchia und Piteccio auf der Linie Bologna—Florenz mit dem Ventilations-Apparat Saccardo versehen werden. Die Kosten werden sich auf ungefähr eine halbe Million Lire belaufen.

— (Erforderniss der italienischen Eisenbahnen an rollendem Matcrial für die nächsten fünf Jahre vom 1. Juli 1899 bis 30. Juni 1904.) Die Regierung und die Eisenbahn-Gesellschaften haben zu dem Zwecke, um der Eisenbahnmaterial-Industrie regelmässige Arbeit zukommen zu lassen, beschlossen, ihr Erforderniss an rollendem Material auf fünf Jahre hinaus festzustellen, und zwar für die Zeit vom 1. Juli 1899 bis 30. Juni 1904. Die Lieferungen sind am Schlusse jeden Jahres zu bewirken.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Die Einnahmen der Mittelmeerbahn betrugen in dem Zeitraume vom 1. Juli bis zum 31. December 1899 73,717.018·96 Lire, um 1,501.053·82 Lire mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Das System Saccardo der Tunnelventilation.) Die Mittelmeerbahn hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das Project für die Einrichtung einer Ventilation System Saccardo an dem Tunnel Ronco der Succursale dei Giovi vorgelegt. Die Kosten belaufen sich auf 428.400 Lire. Wie wir dem „Monitore delle Strade Ferrate" entnehmen wurde der Erfinder, Ingenieur Marco Saccardo, zum Commandeur des Ordens der Krone Italiens ernannt, und zwar offenbar in Anerkennung seiner Verdienste, die er sich durch seine Erfindung erworben, durch welche er das Problem der Tunnelventilation in so glücklicher Weise gelöst hat.

England. (Fahrgeschwindigkeit englischer Eisenbahnen.) Einer in der „Daily News" veröffentlichten Tabelle der Sommerfahrzeiten entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." nachstehende Angaben über Fahrgeschwindigkeiten englischer Eisenbahnen. Am schnellsten wird auf der Caledonischen Bahn gefahren, bei der jeden Abend ein Zug die 52·20 km lange Strecke von Forfar nach Perth in 53 Minuten zurücklegt oder mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 95 km in der Stunde fährt. Die nächstgrösste Fahrgeschwindigkeit, ohne Rücksicht auf die durchfahrene Streckenlänge, weist eine andere schottische Linie, nämlich die Glasgow- und South-Westernbahn, auf. Auf ihr fährt ein Zug von Ardrossan nach Paisley 90·15 km in der Stunde, indem er diese 39 km lange Strecke in 26 Minuten zurückgelegt. Die Grosse Centralbahn nimmt auf der Liste die zehnte Stelle ein, und zwar mit einem zwischen London und Leicester verkehrenden Zeitungszuge, der die 165·7 km lange Strecke in zwei Stunden durcheilt. Die Lancashire- und Yorkshirebahn folgt mit ihrem 83 km in der Stunde fahrenden Eilzuge zwischen Manchester und Southport, dann die Cheshirelinie mit ihrem Manchester-Birkdale-Eilzuge, der 82 km in der Stunde zurückgelegt. Handelt es sich bei den erwähnten Geschwindigkeiten nur um kurze Entfernungen, so ist andererseits auch die Zahl der mit grosser Geschwindigkeit und ohne Aufenthalt zurückgelegten langen Strecken sehr beträchtlich. Es fahren im ganzen Königreich gegenwärtig nicht weniger als 104 Schnellzüge über Strecken von 160 km, ohne Aufenthalt zu nehmen; im vorigen Jahre betrug die Anzahl solcher Züge nur 89 und vor zwei Jahren nur 68. Die längste dieser Fahrten ist die von London nach Exeter auf der Westbahn. Hier werden 322 km in drei Stunden und 43 Minuten, d. i. 84 km in der Stunde, zurückgelegt. Die Eilzüge der Nordwestbahn im Anschlusse an die Ueberseedampfer fahren dreimal in der Woche von Euston nach Edgehill mit einer Geschwindigkeit von 83 km in der Stunde. Diese Strecke ist um 0·8 km kürzer als die von Loudon nach Exeter und die Fahrzeit ist um zwei Minuten länger. Die grösste Geschwindigkeit bei langer Fahrt weisen die Eilzüge der Schottischen Nordwestbahn auf, die die 198·3 km lange Strecke von Penrith nach Crewe mit einer Geschwindigkeit von 86·8 km in der Stunde zurücklegen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme zwischen Wien—Pressburg—Gönyö—Raab—Budapest, dann auf der Save zwischen Sissek—Belgrad—Semlin, auf der serbischen Save- und Donaustrecke Schabatz—Belgrad—Dubrovica, sowie auf der Localstrecke Semlin—Belgrad—Pancsova.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gibt bekannt, dass sie die Güteraufnahme an den gesellschaftlichen Stationen Korneuburg, Nussdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterquai, Wien-Donauquaibahnhof, Pressburg, Gönyö, Raab, Budapest (auch Ofen und Budapest-Donauuferbahnhof) unter einander, ferner die Güteraufnahme auf der gesammten Savestrecke und endlich den Güter- und Personendienst zwischen Schabatz—Belgrad—Dubrovica am 6. Februar 1900 eröffnet hat. Die Localstrecke Semlin—Belgrad—Pancsova ist für den Personen- und Güterverkehr bereits eröffnet. Der Güter- und Schleppladungsverkehr auf allen oben nicht genannten Strecken wird später eröffnet und separat verlautbart.

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1899.) Im Jahre 1899 wurden an der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze zur Verbesserung der Schiffahrt Bauten und Räumungsarbeiten um den Gesammtbetrag von fl. 131.315·39 ausgeführt. Hievon entfallen auf die Regulirung bei Pömmerle fl. 49.420, auf die Baggerung bei Böhmisch-Kopist fl. 2782·09, auf Uferversicherungen bei der Mlikojeder Insel und bei Sebusein fl. 5936·17, auf die Baggerung bei Sebusein fl. 4662·95, auf die Baggerung bei Pschüra und Topkowitz fl. 6054·41, auf die Baggerung im alten und neuen Hafen in Aussig fl. 1161·40, auf die Baggerung an den Landungsplätzen in Aussig fl. 1082·73, auf die Baggerung an dem Rosawitzer Hafenmunde fl. 2919·65, auf die Baggerung bei Niedergrund fl. 2612·65, auf Reparaturen an den bestehenden Bauwerken in der ganzen Strecke fl. 42.103·03, auf Steinräumungen aus der Schiffahrtsstrasse in der ganzen Strecke fl. 11.380·31, auf die Vermalung der Elbe fl. 1200.

Canada. (Schiffahrtscanäle und Stromregulirungsbauten im Interesse der Binnenschiffahrt.) Der stetig zunehmende Wohlstand, dessen sich Canada erfreut, ist zum grossen Theil der systematischen Anlage und Ausdehnung seiner künstlichen Wasserstrassen und der ausgiebigen Regulirung seiner mächtigen Ströme zu verdanken. Das canadische Canalnetz, heute bereits das grösstangelegte der Welt, verbindet im Anschlusse an das Eisenbahnnetz die grossen Binnenseen sowohl unter sich, als auch diese mit den theils gegen Osten in den Atlantischen Ocean, theils gegen Westen sich in den Grossen (Stillen) Ocean ergiessenden Ströme, deren Regulirung mit riesigen Kosten theils bereits durchgeführt, theils in Durchführung begriffen ist. Der bedeutendste dieser Canäle ist der das Emporium Monreal am St. Lorenzo-Strome mit dem Binnenmeere „Houdson-Bai" verbindende Welland-Caual und dessen Nebencanäle, deren Herstellung bei einer Fahrwassertiefe von 4 m und einer Sohlenbreite von 19 m einen Kostenaufwand von Frcs. 119,000.000 in Anspruch nahm. Von anderen Canälen behaupten, vom Standpunkte ihrer volkswirthschaftlichen Bedeutung aus beurtheilt, der Canal Murray mit einer Fahrwassertiefe von 4 m, einer Breite von 27 m und einem Kostenaufwande von Frcs. 16,000.000. der Soult-St. Marie-Canal mit einem Kostenaufwande von Francs 18,000.000, der Cornwal-Canal mit einem Kostenaufwande von Frcs. 20,000.000, der Lachine-Canal mit einem Kostenaufwande von Frcs. 38,000.000, einen hervorragenden Rang. Dem officiellen Berichte der canadischen Regierung zufolge kostete der Bau selbstständiger Canäle, die theilweise Canalisirung und die Regulirung von Flussläufen bis Ende 1896 Frcs. 1.140,500.000, von welchem Jahre an bis Ende 1898 neuerdings Frcs. 38,790.000 in Canalbauten und Flussregulirungen investirt wurden, deren bedeutendste Objecte der Canal Soulanges mit Frcs. 10,000.000, der Canal Galops mit Frcs. 11,000.000 und der Nord-Canal mit Frcs. 3,500.000 sind. Im Jahre 1898 wurde zur Erweiterung des künstlichen Wasserstrassennetzes und für Regulirung der Flussläufe ein weiterer Credit von Frcs. 36,700.000 votirt. Die bedeutendsten gegenwärtig in Ausführung begriffenen Arbeiten sind die Verlängerung der Canäle Galops mit Frcs. 14.800.000, Farans-Point mit Frcs. 3,750.000, Soulanges mit Frcs. 3,450 000, Nord mit Frcs. 3,500.000, ferner die Regulirung der Ausmündung des St. Lorenzo-Stromes in die gleichnamige Bai des Atlantischen Oceans mit Frcs. 5,500.000 und schliesslich die Vertiefung des Welland-Canals nächst dem Hafen von Colborne mit Francs 2,500.000.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg per 1900 beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten für die Bukowina 23, mithin um einen mehr als im Vorjahre; für Ostgalizien 107, daher gegen die vorjährige Liste, in welcher 108 Sachverständige angeführt waren, um einen Sachverständigen weniger.

[E.-M.-Z. 2661/7, 3905/7.]

— (Liste des k. k. mähr.-schles. Oberlandesgerichtes.) Die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten beträgt laut der herausgegebenen Liste dieses Oberlandesgerichtes pro 1900 51, mithin um einen Sachverständigen mehr als in der Liste für das Vorjahr.

[E.-M.-Z. 2662/7.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit andererseits vom 1. December 1894.

Sämmtliche in dem vorstehend bezeichneten Ausnahmetarife für den Verkehr mit Bodenbach, Station der priv. Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie mit Tetschen, Station der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, vorgesehenen Frachtsätze treten mit 15. März 1900 ausser Kraft.

Die an deren Stelle tretenden neuen Frachtsätze werden seinerzeit besonders kundgemacht.

Wien, am 31. Jänner 1900. [132]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr.

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf.

Directe Abfertigung von Kohlensendungen ab Siersza wodna.

Bis zur Einführung im Tarifwege gelangen Kohlensendungen ab Siersza wodna nach den in den Ausnahmetarifen für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898 und für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899 sammt Nachträgen enthaltenen Abgabsstationen zu den ab Trzebinia in diesen Tarifen bestehenden, um 60 h per Tonne erhöhten Frachtsätzen direct zur Abfertigung.

Wien, am 9. Februar 1900. [133]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Erhöhung der Lagergelder und Beschränkung der lagergeldfreien Frist in der Station Weisskirchen.

Nachdem der geregelte Verkehr durch grosse Güteranhäufungen in der Station Weisskirchen der Linie Zeltweg—Wöllan gefährdet ist, werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Februar 1900, Z. 4486/16, im Sinne des § 69 (7) des Betriebsreglements bis auf Widerruf folgende Verfügungen getroffen:

a) Die lagergeldfreie Frist für alle in der Station Weisskirchen anlangenden, im Nebengebührentarife sub XI. b) 1. B ε) bezeichneten Frachtgüter (mit Ausnahme jener, welche die Eisenbahn im Sinne des Abschnittes A—VII des Tarif-Theiles I in offen gebauten Wagen zu befördern befugt ist), wird auf zwei Tage herabgesetzt.

b) Das Lagergeld für die vorbenannten Frachtgüter (Nebengebührentarif sub XI. b) 4. B ε) wird für je 100 kg und 1 Tag auf 6 h erhöht.

Villach, am 23. Jänner 1900. [134]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifnachtrages.

Am 1. März 1900 tritt der Nachtrag VII zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, welcher neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnhof einerseits und einigen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, ferner Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Dieser neue Nachtrag VII, durch welchen der Nachtrag VI zum obengenannten Tarife mit 1. März d. J. zur Aufhebung gelangt, wird zum Preise von 15 Hellern per Exemplar sowohl bei der gefertigten General-Direction als auch beim Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der Oesterr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium in Wien rechtzeitig erhältlich sein.

Prag, am 8. Februar 1900. [135]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
auch namens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Ausgabe des Nachtrages IV zu dem vom 1. August 1898 giltigen Tarifhefte 1.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 und, insoweit Erhöhungen platzgreifen, vom 1. April 1900 tritt der Nachtrag IV zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen, bezw. Berichtigungen und Ergänzungen zu den Tarifnachträgen II und III eine Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen“ zum Tarif-Theil I, Abtheilung B, eine Aenderung der „Vorbemerkungen zu den Tarif-Tabellen“, die Aufnahme der Hafenstation „Harburg U.E.“ in den Tarif, die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 C (Graphiterde etc.), neue, bezw. geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 30 (Kaolin), einen nur zur Einfuhr in das österr.-ungar. Zollgebiet giltigen Ausnahmetarif für Düngemittel etc. (Nr. 49 B) und endlich eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 10. Februar 1900. [136]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Zinsendorf und Abänderung der Bezeichnung der Station und Ladestelle Polehrad.

Am 15. Februar 1900 wird die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie auch für die Aufgabe von Frachtgütern in vollen Wagenladungen eröffnete Station Zinsendorf der Linie Brünn—Tischnowitz auch für die Abgabe von Frachtgütern in vollen Wagenladungen eröffnet.

Vom gleichen Zeitpunkte wird die Station Polehrad der im Betriebe der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft stehenden Localbahn Brandeis a. E.-Neratowitz den Namen Polehrad bei Brandeis a. E. und die an derselben Localbahn gelegene Ladestelle Pohlehrad-Ladestelle den Namen Polehrad bei Brandeis a. E.-Ladestelle führen.

Wien, am 10. Februar 1900. [137]

Oesterreichischer Grenzverkehr.

Abänderung des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahmetarife.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 findet die auf Seite 27 des ab 1. Jänner 1900 giltigen Nachtrages I zum Tarife für die Beförderung von Gütern im österreichischen Grenzverkehre vom 1. Jänner 1899 angegebene Tarifirung des Artikels „Chlorcalcium, festes“ für „Chlorcalcium“ überhaupt Anwendung.

Wien, am 10. Februar 1900. [138]

Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarif-Nachtrages X.

Mit 1. März 1900 tritt zum Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandstarife vom 15. August 1896 der Nachtrag X in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda, Friedland in Böhmen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht vorliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden und in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·10, resp. K 0·12 erhältlich.

Wien, am 9. Februar 1900. [139]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme zwischen Regensburg—Passau—Linz—Wien—Pressburg—Gönyö—Raab—Budapest—Semlin—Belgrad, Save- und serbischen Donaustationen.

Im Nachhange zu der am 6. Februar 1900 erfolgten Eröffnung der Güteraufnahme zwischen Wien—Pressburg—Gönyö—Raab—Budapest bringen wir zur Kenntniss, dass wir am 13. Februar 1900 auch die Güteraufnahme zwischen den nachgenannten Stationen: Regensburg—Passau—Linz—Korneuburg—Wien—Pressburg—Gönyö—Raab—Budapest—Semlin—Belgrad—Pancsova, Semendria, Dubrovitza, sowie sämmtlichen Savestationen eröffnen.

Wien, am 10. Februar 1900. [140]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

Kaschau-Oderbergerbahn.

9. Februar. In der Strecke Párnicza—Szuchahora wurde der Frachtenverkehr voraussichtlich auf 14 Tage eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen von Colli bis zu 50 kg aufrecht erhalten.

Ausland.

Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. (Baumaterialientarif.) Der vergriffen gewesene Tarif für Dienstsendungen, welche zu Bauausführungen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, der Canalverwaltung und der Bodenseedampfschiffahrt bestimmt sind, ferner für die Beförderung der Materialien für den Telegraphen- und Telephonneubau, giltig ab 1. August 1891, ist unter Berücksichtigung des Nachtrages I vom 1. Mai 1896 in unveränderter Neuauflage erschienen.

Der Tarif kann vom Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen um den Preis von 20 Pfg. bezogen werden.

— (Bestimmungen B über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) unter Auflassung von Abfertigungsgebühren vom 1. April 1897.) Vom 1. Jänner 1900 ab gelten die Bestimmungen auch für das Lagerhaus des oberpfälzischen Kreisverbandes landwirthschaftlicher Darlehenscassenvereine am Bahnhofe Regensburg.

— (Frachtermässigung zu Gunsten der bayer. Spiegel- und Tafelglasindustrie.) Die auf die Dauer des Jahres 1899 zugestandene 50percentige Frachtermässigung für Sendungen von Rohmaterialien und Erzeugnissen der bayer. Spiegel- und Tafelglasindustrie wird auch weiterhin für das Jahr 1900 fortbewilligt.

— (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1900.) Der am 1. Jänner 1900 in Kraft getretene neue Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, enthaltend die Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Nebengebührentarif für den Güterverkehr, sowie als Anhang das alphabetische Verzeichniss zu den Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification, findet auch im directen Verkehre zwischen den kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und den übrigen Deutschen Eisenbahnen Anwendung.

Der auf Seite 56—62 enthaltene Nebengebührentarif findet für die Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen keine Anwendung; an dessen Stelle tritt der Bayerische Nebengebührentarif im neuen Hefte C, Abschnitt I B, des Bayerischen Localtarifes vom 1. Jänner 1900.

— (Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Jänner 1900.) Der am 1. Jänner 1900 unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, vom 1. April 1898 nebst Nachtrag I eingeführte neue Tarif, Theil I, für die Beförderung von lebenden Thieren findet auch im directen Verkehre zwischen den kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und den übrigen Deutschen Eisenbahnen unter den in Absatz 3 des Vorwortes zur „Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft B, bezeichneten Vorbehalten Anwendung.

Der auf Seite 13 und 14 enthaltene Nebengebührentarif findet für die Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen keine Anwendung; an dessen Stelle tritt der Bayerische Nebengebührentarif des neuen Heftes B des Bayerischen Localtarifes vom 1. Jänner 1900.

— (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abschnitt A, vom 1. Jänner 1900.) Der am 1. Jänner 1900 in Kraft getretene neue Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Theil I,

Abtheilung A, welcher die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. October 1899 nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen für den Güterverkehr enthält, findet im directen Verkehre zwischen den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und den übrigen deutschen Eisenbahnen unter den im Absatz 3 des Vorwortes zu „Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C I A“ bezeichneten Vorbehalten Anwendung.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Ergänzungen.) Auf Seite 136 des Heftes C. Abschnitt II, vom 1. April 1898 ist beim Ausnahmetarif Nr. 2 für Schleifholz unter den Schleifholzstationen zwischen Gotteszell und Hof nachzutragen: „Hegge.“

Im Haupttarife und im Nachtrage VIII sind die Entfernungen für Stettfeld in nachstehender Weise einzutragen:

a) im Nachtrag VIII, auf Seite 40 zu:

6. Stationen der Strecken Schnelldorf — Leutershausen und Nonnenhorn—Röthenbach b. Lindau:

Nach und von	Enzisweiler	Hergatz	Hergensweiler	Lindau	Wasserburg a. B. (Mitten)	Nonnenhorn	Oberreitnau	Schlachters
	Tarifkilometer							
Stettfeld . . .	386	390	395	382	388	390	390	396

b) im Haupttarife: auf Seite 75 zu:

7. Stationen der Strecken Salzburg—Freilassing (Bad Reichenhall)—Bernau:

Nach und von	Bad Reichenhall	Freilassing	Hammerau	Piding	Salzburg
	Tarifkilometer				
Stettfeld	423	408	414	419	401

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Nachtrag V.) Am 1. Jänner 1900 kam der Nachtrag V, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, zur Einführung.

Der neue Ausnahmetarif 2 c (Seite 28 des Nachtrages) hat nur für Thon, lose oder in Säcken verpackt, Giltigkeit.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1899. (Tarifergänzung.) Ab 1 Jänner 1900 können ab und nach der Güterhaltestelle Hegge auch Güter der Holzstofffabrik von A. Steinhauser in Hegge abgefertigt werden.

Auf Seite 6 des Tarifes ist daher bei der Station Hegge nach den Worten „Papierfabrik Hegge“ einzuschalten „und der Holzstofffabrik von A. Steinhauser in Hegge.“

Ferner ist auf Seite 234 des Tarifes beim Ausnahmetarif Nr. 2 für Schleifholz die Güterhaltestelle „Hegge“ als Empfangsstation zu ergänzen.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Ergänzung.) Ab 1. Jänner 1900 können ab und nach der Güterhaltestelle Hegge auch Güter der Holzstofffabrik von A. Steinhauser in Hegge abgefertigt werden.

Im XIII. Nachtrage zum Kilometerzeiger ist daher auf Seite 4 unter 8 g nach den Worten „Papierfabrik Hegge“ einzuschalten „und der Holzstofffabrik von A. Steinhauser in Hegge.“

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Abänderung von Stationsnamen.) Vom 1. Jänner 1900 ab werden die Stationsnamen

„Kalk (Eilg.-Abf.)“ in Kalk „Süd“,
„Kalk“ in „Kalk Nord“,
„Köln-Deutz B. M.“ in „Köln-Deutz“ und
„Bendorf“ in „Bendorf (Rhein)“

abgeändert.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft, (Verkehr mit S.C.B. und weiter). (Neuer Tarif.) Am 1. Jänner 1900 wurde für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Localbahn-Actiengesellschaft in München, ferner den Stationen Meiningen und Ritschenhausen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Schweizerischen Seethalbahn, der Emmenthalbahn (einschliesslich der Burgdorf-Thun-Bahn), der Neuenburger Jura-Bahn und der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Bulle-Romont-Traversthal-, der Thunersee und Bödeli-Bahn) andererseits ein neuer Tarif — 3. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife — eingeführt, durch welchen das seitherige Tarifheft 3 vom 1. September 1896 sammt den hiezu erlassenen Ausschreiben Nr. 1—23 aufgehoben und ersetzt wird.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die entsprechenden Frachtsätze des bisherigen Tarifheftes noch bis 31. März 1900 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können zum Preise von 1 Mark für das Stück bei dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in München bezogen werden.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ab Deggendorf Donaulände trs. nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, giltig vom 1. August 1898. (Einbeziehung der Station Marktl.) Mit sofortiger Wirksamkeit ist auf Seite 8 des Haupttarifes die Station Marktl mit einer Entfernung von 117 km und einem Frachtsatze von 42 Pfg. für 100 kg nachzutragen.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ermässigungen.) Vom 1. Jänner 1900 ab wurden die Tarifentfernungen für nachstehende Stationen ermässigt, wie folgt:

Pritzwalk Preuss. St.B. und Prign. B. um 7 km
Wittstock . . . . . 15 „

die für einige Ausnahmetarife bestehenden Kürzungen der bisherigen Tarifentfernungen kommen damit in Wegfall.

Ebenso wird unter 2 a der allgemeinen Vormerkbedingungen zu E Kilometerzeiger die Kürzung der Zuschläge im Verkehre mit Pritzwalk und Wittstock gestrichen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Ausnahmetarife für gebrannten Schieferthon.) Mit Wirksamkeit vom 10. Jänner 1900 wurde die Station Neusorg mit den nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für gebrannten Schieferthon einbezogen.

Von und nach	Neusorg
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark
Mittelsteine . . .	1·02
Neurode	1·03

Bayerisch - Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Tarifänderungen.) In den Belgischen Stationsnamen treten nachstehende Aenderungen ein:

Berzée (Thy-le-Château) führt die Bezeichnung Thy-le-Château,

Claminforge führt die Bezeichnung Aisémont,

Florennes (Est-Belge) führt die Bezeichnung Florennes (Est),

Florennes (Sambre et Meuse) führt die Bezeichnung Florennes (Süd),

Charleroy führt die Bezeichnung Charleroy (Süd),

Charleroy (Ville Basse) führt die Bezeichnung Charleroy (Ouest),

Charleroy (Ville Basse, Rivages de la Sambre) führt die Bezeichnung Charleroy (Rivages de la Sambre),

Grez-Doiceau-Gastuche führt die Bezeichnung Gastuche (Etat).

Die Bayerisch-Belgischen Tarifhefte sind entsprechend zu berichtigen.

— (Tarifergänzungen.) Die im vorbezeichneten Gütertarife bestehenden Frachtsätze für Gent (Entrepôt Docks oder Bassins, Port und Champ des Manoeuvres-Petit Dock) transit finden auch für den Transitverkehr der Station Gent (Canal de Terneuzen) Anwendung.

Die Tariftabellen sind entsprechend zu ergänzen.

Nordostdeutsch - Sächsischer Verband. (Neueinbeziehung von Stationen.) Mit Giltigkeit von 15. Jänner wurden neu einbezogen:

a) die im Directionsbezirke Danzig an der Neubaustrecke Marienwerder — Freystadt in Westpr. liegenden Verkehrsstellen Gr.-Rosainen, Kröxen, Limbsee und Wilkau in Westpr.,

b) die im Directionsbezirke Königsberg zwischen Puppen und Rudczanny gelegene Haltestelle Kruttinnen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie die Verkehrsbureaus in Bromberg und Dresden.

Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr. (Verkehr mit der Ostpreussischen Südbahn.) Nachdem die im Theil II nach Stationen der Ostpreussischen Südbahn enthaltenen Massenfrachtsätze für 35 t mit 15. November 1899 zur Aufhebung gelangt sind, wird von der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die nach diesen Stationen bis 31. März 1900 zur Aufgabe kommenden Sendungen auf die im Theil II vorgeschriebene Jahresmenge von 4,000.000 kg in Anrechnung gebracht werden können.

Verkehr mit Russland einschliesslich Polen. (Umrechnung der Rubelfrachten.) Vom 20. December 1899 alten (1. Jänner 1900 neuen) Stils ab hat im Deutsch-Russischen Verbande die Fracht- etc. Zahlung in der Währung desjenigen Landes zu erfolgen, in welchem die Frachten und Nachnahme- etc. Beträge entrichtet werden. Bei Umwandlung dieser Beträge in die andere Währung kommt sowohl in Deutschland als auch in Russland ein fester Umrechnungcours von 216 Mk. = 100 R zur Anwendung. Nach den allgemeinen Tarifen und den Ausnahmetarifen für den Deutsch-Russischen und Deutsch-Warschauer Verkehr, welche zum 1. Jänner 1900 noch nicht neu herausgegeben sind, können in Deutschland bis auf Weiteres die Rubel-Frachtbeträge nach den zur Zeit giltigen Bestimmungen auch in russischer Währung gezahlt werden. Nachnahmen werden wie bisher in der Mark- oder Rubelwährung zugelassen, die Auszahlung derselben erfolgt indessen ausschliesslich in der Währung desjenigen Landes, in welchem die Nachnahmen abgehoben werden, und zwar ebenfalls unter Anwendung des vorerwähnten Umrechnungscourses von 216 Mk. = 100 R. Bezüglich des Umkartirungsverkehres an der deutsch-russischen Grenze, sowie bezüglich der Ausfuhrtarife nach Eydtkuhnen etc. und der Grenztarife mit Alexandrowo, Sosnovice, Mlawa und Grajewo tritt insofern eine Aenderung ein, als die Frachten etc., soweit solche in Deutschland zur Entrichtung kommen, nur in deutscher Währung und erforderlichen Falls unter Anwendung des festen Umrechnungscourses von 216 Mk. = 100 R. zu begleichen sind.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppe I, II/V). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 wurden die Stationen Löbau in Westpr. und Weissenburg in Westpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den Ostdeutsch-Mitteldeutschen Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Gütertarif Delle transit, Locle transit, Verrières transit und Genf transit—Buchs transit und St. Margrethen transit, sowie Romanshorn transit und Singen transit vom 1. Jänner 1889. (Anwendung auf in Pontarlier reexpedirte Holztransporte.) Im Nachhange zu der vor Kurzem gebrachten, den obigen Tarif betreffenden Mittheilung wird zur Kenntniss gebracht, dass die Taxen für Verrières transit nur auf solche Sendungen Anwendung finden können, welche ab Pontarlier nach den im Nachtrage VII zum Tarif ab Buchs transit und St. Margrethen transit, bezw. im Nachtrag II zum Tarif ab Romanshorn transit und Singen transit unter Verrières transit speciell aufgeführten französischen Stationen weitergehen.

Preussisch Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Nachtrag I.) Am 1. Jänner 1900 ist zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der I. Nachtrag in Kraft getreten. Er enthält im Wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifes und des Specialtarifes für bestimmte Frachtstückgüter, Aenderungen der Ausnahmetarife Nr. 6 (Eisen und Stahl u. s. w.) und Nr. 10 (Kartoffelstärkefabrikate), neue Ausnahmetarife Nr. 11 (Calciumcarbid), Nr. 12 (Käse, fester) und Nr. 13 (Papier aller Art) und schliesslich einige mit Erhöhungen verbundene Berichtigungen von Frachtsätzen. Letztere gelten erst vom 1. April 1900 an.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen zu erhalten.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag V.) Am 1. Jänner 1900 ist zu dem Verbandsgütertarife für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1893 der Nachtrag V in Kraft getreten. Derselbe enthält eine anderweitige Fassung der Ausführungsbestimmungen und der Zusatzbestimmungen zu Artikel 3 und der Zusatzbestimmung II zu Artikel 38 des Reglements, sowie die Aufnahme des Artikels Calciumcarbid in die Anlage I (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände). Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Tarifberichtigung.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 wird der auf Seite 40 des Nachtrages XIX zum Heft 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes enthaltene Stückgutfrachtsatz für Schnittpunkt III — Blandain (frontière) von Frcs. 81·62 in Frcs. 78·87 berichtigt.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg (Gruppe IV, V und VI) etc. (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 trat zu dem Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, Frachtsätze für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht, neue, bezw. ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der Directionsbezirke Erfurt und Halle, sowie Ergänzungen und Berichtigungen etc.

Druckabzüge des Nachtrages IV können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Lebensmittelverkehr Italien-Schweiz. (Ergänzung des Ausnahmetarifes vom 1. Jänner 1899.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1900 wurden in dem obbezeichneten Ausnahmetarife für Wagenladungen von mindestens 10.000 kg folgende neue Frachtsätze aufgenommen:

	Pino transit	Chiasso transit
	Francs für 100 kg	
Basel transit I*	2·95	3·32
Basel transit II**	2·58	2·90

* Giltig für Belfort, Mühlhausen und weiter, ferner für Müllheim i. B., Freiberg i. Br., Neustadt—Waldkirch—Lahr, Offenburg — Appenweier — Oppenau — Baden-Baden — Rastatt—Weissenbach — Karlsruhe — Neudorf — Waghäusel — Schwetzingen (excl.) und westlich hievon gelegene Stationen.

** Giltig für Troyes—Sommesous—Chalons s. h. — St. Menehould — Verdun — Conflans - Jarny — Metz — Saarbrücken—Kaiserslautern—Neustadt a. d. H.—Ludwigshafen a. Rh.—Mannheim und weiter, ferner für Schwetzingen—Friedrichsfeld—Darmstadt—Aschaffenburg und weiter westlich, endlich für die Stationen westlich Lohr—Gemünden—Ritschenhausen—Eisenach—Nordhausen—Halberstadt—Aschersleben—Magdeburg—Stendal—Wittenberge—Ludwigslust—Schwerin—Wismar.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehohen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
852	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Backsteine aus Chamotte, Trottoirplatten aus Thonmasse ans Pos. Z—1	Ober-Bfis	Krakau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen — das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 186		Im Kartirungswege		
					Lemberg					290				
					Przemyśl					269				
					Tarnów					226				
			Chamottemörtel aus Pos. M—27		Krakau					186				
					Lemberg					273				
					Przemyśl					257				
					Tarnów					223				
			Röhren aus Thon aus Pos. T—21 a		Krakau					218				
					Lemberg					318				
					Przemyśl					298				
					Tarnów					255				
853	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mimosarinde-Extract	Trebitsch	Altona	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 25. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898	Pfge. 588	Pfge. 519	Pfge. 69	Im Kartirungswege		
					Bremen (Haupthahnhof und Freibezirk)				590	532	58			
					Brake (Oldenburg)				614 *)	556 *)	58			
					Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandshahnhof, sowie Inlandshafen)									
					Geestemünde (Freihafen und Zollinlandshahnhof, sowie Fischereihafen)									
					Nordenham									
					Nordenham (Fischereihafen)									
					Hamburg B. Wilhelmsburg				583	514	69			
					Hamburg-Sternschanze				585	516	69			
					Harburg H.				577	508	69			
					Lübeck				576	507	69			
					Pommerensdorf				506	417	89			
					Stettin				504	415	89			
					Swinemünde				543	454	89			
					Warnemünde				576	487	89			

*) Diese Frachtsätze haben nur für den See-Einfuhrverkehr Giltigkeit; dieselben erhöhen sich für den Locoverkehr

bei Brake (Oldhg.) um 8 Pfge.
„ Bremerhaven „ 13 „
„ Geestemünde „ 13 „
„ Nordenham „ 19 „
} per 100 kg

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verhandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
854	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung b des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Siehe nachstehende Tabelle		Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband; Tarif, Theil II, Heft 5 (Ausnahmetarif für Holz), giltig vom 1. März 1898		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach den Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Von den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen			
	Dobřichowitz	Dobříš	Příbram	Řewnitz
	Frachtsätze für Holz der Abtheilung b per 100 kg in Pfennigen			
Colditz	88	124	95	91
Gröditz	85	122	89	85
Langenhennersdorf	70	107	74	70
Limmritz	85	121	90	85
Mosel	83	122	83	83
Niederschlema	80	115	80	80
Pirna	68	105	72	68
Remse	85	121	85	85
Rochsburg	88	124	90	90
Steina	85	121	91	86
Waldheim	84	120	91	86
Wolfsgrün	76	118	76	76
Wolkenstein	74	110	85	77

Fortlaufende Nummer	855	856
1		
Die Publication erfolgt von der	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schweissschlacken, aus alten Lagern herrührend (mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Graz transito (für Sendungen von Gradenberg, Station Köflach)	Nagy-Belicz
nach	Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Friedrichshütte, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Rosdzin, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze	München Centralbhf. / München Ostbhf. / München Rangirbhf. (Laim) / München Südbhf.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der beigestellen Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Bestimmungsstationen von Köflach bis Graz im Localverkehre und ab Graz im directen Verkehre. Aufladen durch den Absender	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	bis Ende August 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Tarif-Theil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897	Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 60), vom 1. October 1895 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	Mark ad a) 3·68 b) 1·95 / ad a) 3·64 b) 1·92 / ad a) 3·67 b) 1·94 / ad a) 3·65 b) 1·93
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	25·5 Markpfennige	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	Der zugestandene Frachtnachlass wird um die jefalls nach dem Stande der österr. Währung bestehenden tarifmässigen Coursdifferenzen vermindert, bezw. erhöht, wenn die bezüglichen tarifmässigen Frachtsätze um diese Coursdifferenzen gekürzt, bezw. erhöht werden. Der Frachtnachlass wird von den österreichischen Bahnverwaltungen getragen	Gleichzeitig werden die in Nr. 122 dieses Blattes vom 21. October 1899 unter fortl. Nr. 2126 publicirten Frachtsätze ausser Kraft gesetzt
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
857	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Torf, auch gepresst (Torfziegel)	allen Stationen der im Localgütertarife, Heft 1, Abschnitt A und C enthaltenen Linien mit Ausschluss jener in Dalmatien, ferner von und nach allen Stationen der im Staatseigenthum stehenden, an die oben bezeichneten Linien anschliessenden Localbahnen des Tarifheftes 3		Bezug in inländischen Stationen. Aufgabe als Frachtgut. Anf- und Abladen durch die Partelen	vom 1. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1900	L n c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II des Absobnittes A des Localgütertarifes, Heft 1 (unter Dnrchrechnung über die in Frage kommenden Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen), bei Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	V e r s c h i e d e n	a) Rücksichtlich des Localverkehres der k. k. Staatsbahnen: Im Kartirngswege. b) Hinsichtlich des Anschlussverkehres, sowie hinsicbtlich der seit 1. Februar d. J. im Localverkebre bereits abgefertigten Transporte: Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Mai 1900 bei jener k. k. Staatsbahn-Direction einzureicben sind, in deren Bezirk die betreffende Bestimmungsstation nder, falls die Sendung in einer österreichischen Station ansserhalb des Bereiches der vnm Staate betriebenen Eisenbahnen zur Abgabe gelangt, die betreffende Versandstation gelegen ist	
858	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische, der Pos. K—25 des Tarifes, Theil I	Hrastnigg	Z l i v	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	167 Heller		Im Kartirngswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
859	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kaolinerde zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	Podersam	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896	Pfge. 43	Pfge. 37 *)	Pfge. 6	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Podersam	Aussig-Landungsplatz				41	37	4			
				Podersam	Schönpriesen-Umschlag				41	37 *)	4			
				Podersam	Dresden-Elbkai				65	59	6			
860	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag-Hrabovka transit (von Stationen der Strecke Nusle-Vršovic—Gmünd)	Aussig (St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. 2. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden	49 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1901 an die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien	
861	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	sämmtlichen Aufgabsstationen der A.T.E. und der k.k.St.B. des betreffenden Tarifes	Stationen der Localbahn Starkenbach-Rochlitz	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 15. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	Bestehen keine	Kronen für 10.000 kg		Im Kartirungswege		
					Starkenbach Stadt					86				
					Hrabačow					90				
					Sittowa-Haje					94				
					Přiwlak-Ponikla					97				
					Hradsko					103				
					Jablonetz a. d. Iser					106				
					Rochlitz					109				

Die im Verordnungs-Blatt Nr. 16 vom 10. Februar 1900 unter fortl. Nr. 833 enthaltenen Frachtsätze werden durch vorliegende Publication ersetzt

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

862	863	864
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**
Brennholz, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz aus der . . . . . Position H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I Punkt 1 Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz der . . . . . Punkt 2 Reisig der . . . . . Punkt 3 Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, der . . . . Punkt 5	Maner- und Dachziegel	Steine des Specialtarifes 3
Von allen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahn)	Zellerndorf	Skutsch
	Langenzersdorf	Dobřenitz-Syrowatka
Beim Bezuge in inländischen Stationen, dann bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht: mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Localgütertarif vom 1. Februar 1894	Localtarif der Oe.N.W.B.	Localtarif der Oe.N.W.B.
Verschieden	34 Heller	37 Heller
Frachtsätze des Ausnahmetarifes II—a laut Localgütertarif vom 1. Februar 1894, soweit die Frachtsätze der Classe C nicht billiger sind	26 Heller	28 Heller
Verschieden	8 Heller	9 Heller
a) Im Localverkehre der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Kartirungswege, b) Im Anschlussverkehre mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
zu b) Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Mai 1900 bei der Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn einzureichen sind		
		Die Steine müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen bestimmt sein und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen der Bezirksausschuss in Nechanic als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
865	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Tusnád	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, Nachtrag IV	263 Heller	226 Heller	37 Heller	Im Kartirungswege		
866	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser-Ferdinands Nordbahn	Holzsägespäne und Holzsägemehl der Tarif-Pos. II—27	Adamsthal	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	73 Heller	52 Kronen per Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei innerhalb der tarifmässigen Frist zu erfolgen
867	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Futtermehl	Holics	Raasdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	52 Heller		Im Kartirungswege		
868	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Budapest-Esztergom-Almás-Füzitöer Localbahn	Braunkohle	a) Pilis-Vörösvár b) Solymár	Grammat-Neusiedl	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 62	b) 63	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Lanzendorf-Rannersdorf					64	65			
					Simmering St.E.G.					67	68			
					Wien St.E.G.					67	68			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
869	**Südbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien bei frachtgutmässiger Beförderung	sämmtlichen österreichischen Südbahn-Stationen und den Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	L a i b a c h S.B.	Die Sendungen müssen zum Wiederaufbau der durch das Erdbeben im Jahre 1895 zerstörten landschaftlichen Burg in Laibach bestimmt sein und mit an den Landesausschuss des Herzogthumes Krain oder an die Banleitung dieser Burg adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Vor dem jeweilig erfolgenden Bezuge solcher Baumaterialien müssen dieselben seitens des Landesausschusses des Herzogthumes Krain unter Angabe der Gattung und des beiläufigen Gewichtes der Sendungen, sowie der Eisenbahnversandstation bei der commerciellen Direction der Südbahn-Gesellschaft in Wien zur Anmeldung gebracht werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	50 pCt. Nachlass von den Frachtsätzen auf Grund der Gebührenberechnungstabelle des Localtarifes mit der Beschränkung auf einen Durchlauf von mindestens 40 km und mit der weiteren Massgabe, dass bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, bezw. für mindestens 10.000 kg des verwendeten Wagens erfolgt, ein Einheitssatz von 0·26 Hellern per 100 kg und 100 km und bei Sendungen in geringeren Quantitäten ein solcher von 0·32 Hellern per 100 kg und 1 km resultiren muss	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Bei Anwendung eines im Anhange zum Localtarife oder sonst im Publicationswege bestehenden ermässigten Frachtsatzes wird nur die Differenz zwischen dem 50percentigen Nachlasse von den normalen Frachtsätzen laut Gebührenberechnungstabelle und dem betreffenden ermässigten Frachtsatz rückvergütet
870	**St.E.G.**	betheiligten Verwaltungen	Kohlenbriquetts	Für Kohlenbriquetts bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen gelangen bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Februar 1900 im Verkehre zwischen westdeutschen Stationen einerseits und österreichischen Stationen andererseits, soweit in den Tarifen für den Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband directe Frachtsätze des Specialtarifes III vorgesehen sind, letztere bei Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen zur Anwendung.											
871	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Schotter	Neratowitz Ladestelle Jiritz Ladestelle	Brandeis a. d. E. Stadt	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Verschieden	Heller 10 10	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Transporte müssen zum Baue von Strassen bestimmt und an den Bezirksausschuss in Brandeis a. d. E. adressirt sein
			Tauschim	Neratowitz Ladestelle Jiritz Ladestelle						16 16				

Fortlaufende Nummer	872	873
1		
2	Die Publication erfolgt	
3	von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
4	für Artikel	Kohlen, mineralische und Kokes
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien Aspangbahnhof transito
6	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe in ganzen Wageniadungen; Aufrechthaitung der für mineralische Kohlen nnd Kokes in ganzen Wageniadungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendnngen müssen an eine Dienstesstelle der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang adressirt sein nnd von derselben zu Regiezwecken der eigenen Bahn oder der von ihr betriebenen Schneebergbahn bezogen werden
7	und gilt in der Zeit	vom 16. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die von den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach der Station Wien Aspangbahnhof (ioco) laut des Tarifes für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. September 1898 bestebenden directen Frachtsätze, abzüglich des Betrages von 80 Hellern für 1000 kg
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

872	873
Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen
Eisenbahnfabrzeuge, zweiachsige, anf eigenen Rädern laufend	Kobien, mineralische und Kokes
Cormons transit	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz
Budapest S.B.	Wien Aspangbahnhof transito
Die Wagen müssen in italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia mit directen Frachtbriefen im Oesterr.-Ungar.-Ital. Güterverkehre znr Aufgabe gelangen, in italienischen Fabriken erzeugt und mit der Firmabezeichnung dieser Fabriken versehen sein. Die Transporte dürfen nicht in Budapest S.B. bleiben und dort bezogen werden, sondern müssen mit neuen nach rumänischen Stationen lautenden Frachtbriefen reexpedirt werden	
bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 16. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen
Verschieden, je nach dem Gewichte der Wagen	Bestehen keine directen Frachtsätze
103·80 Francs per zweiachsigen anf eigenen Rädern laufenden Wagen im Maximalgewichte von 13 Tonnen incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer, excl. aller sonstigen Nebengebühren *)	Die von den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach der Station Wien Aspangbahnhof (ioco) laut des Tarifes für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. September 1898 bestebenden directen Frachtsätze, abzüglich des Betrages von 80 Hellern für 1000 kg
Variabel	
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
* Wenn das Gewicht der zur Beförderung kommenden Wagen 13 Tonnen übersteigen sollte, so gelangt für das Mehrgewicht über 13 Tonnen noch eine Gebühr von Frcs. 8 per Tonne = 1000 kg znr Berechnung	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
6	Nr. 122 vom 21. October 1899	2126	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	München	Nagy-Belicz oder umgekehrt	16. Februar 1900	An Stelle der aufgehobenen treten gleichzeitig neue Frachtsätze, nur giltig in der Richtung nach Bayern in Kraft

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
51	Nr. 14 vom 6. Februar 1900	809	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz aus Pos. H—19, Punkt 1, Stock- (Wurzel), Stuck- (Stubben-) Holz der Pos. H—19, Punkt 2, Reisig der Pos. H—19, Punkt 3, Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, der Pos. H—19, Punkt 5, der Güterclassification	allen im Localgütertarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und C, enthaltenen Linien (mit Ausschluss jener in Dalmatien)	den im Staatseigenthum stehenden, an die nebenerwähnten Linien anschliessenden Localbahnen des Tarifheftes 3	Die bezogene Frachtermässigung gilt von und nach: „allen Stationen der im Localgütertarife, Heft 1, Abschnitt A und C, enthaltenen Linien mit Ausschluss jener in Dalmatien, ferner von und nach allen Stationen der im Staatseigenthum stehenden, an die bezeichneten Linien anschliessenden Localbahnen des Tarifheftes 3." Demgemäss ist die Rubrik 5 der aufgeführten Kundmachung zu berichtigen	
52	Nr. 12 vom 30. Jänner 1900	754	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Eisenbahn-Verwaltungen	Holz der Abtheilung b des Theiles II, Heft 5, des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Klagenfurt Villach Stationen der Südbahn-Gesellschaft	Wölknitz	Frachtsätze in Pfennigen für 100 kg 158 165	Nebenstehende Frachtsätze sind in der in der 2. und 3. Rubrik bezeichneten Kundmachung nachzutragen
53	Nr. 14 vom 6. Februar 1900	811	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt	Mähr.-Ostrau	Rath (Station der kgl. E.-D. Elberfeld)	Der in der 10. Rubrik bezifferte Frachtsatz von: Mark 3·66 für 100 kg wird mit Giltigkeit vom 15. Februar 1900 auf Mark 3·70 für 100 kg berichtigt	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. **Wien, 15. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate December 1899. — Betriebsergebnisse der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate December 1899. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Die Entwicklung des ungarischen Eisenbahnwesens im Jahre 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Jänner 1900, Z. 5058, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Das k. k. Eisenbahnministerium in Wien hat mit Note vom 10. Jänner 1900 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die nachstehenden Eisenbahnstrecken dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die am 8. October 1899 eröffnete Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz;
2. die am 16. October 1899 eröffnete Localbahnstrecke Prachatitz—Wallern der Localbahn Wodňan-Prachatitz;
3. die am 25. October 1899 eröffnete Localbahn Zakopane-Chabówka;
4. die am 6. November 1899 eröffnete Theilstrecke Eleonorenhain—Wallern der Localbahn Strakonitz-Wallern;
5. die am 18. November 1899 eröffnete Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka;
6. die am 7. December 1899 eröffnete Localbahn Starkenbach-Rochlitz;
7. die am 11. December 1899 eröffnete Localbahn Krakau-Kocmyrzów;
8. die am 20. December 1899 eröffnete Eisenbahn Unterdrauburg-Wöllan;
9. die am 22. December 1899 eröffnete Staatsbahnlinie Stryj—Chodorów;
10. die am 30. December 1899 eröffnete Staatsbahnlinie Grulich—Mährisch-Schildberg.

Die unter 1 angeführte Localbahn steht im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; die übrigen Strecken stehen im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Da die betriebführenden Verwaltungen in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, bereits aufgenommen sind, so ist eine Aenderung dieser Liste nicht erforderlich und wird das Datum des wirklichen Eintrittes der neuen Bahnstrecken in den internationalen Transportdienst auf den Tag ihrer Eröffnung bestimmt.

Gleichzeitig hat das k. k. Eisenbahnministerium mitgetheilt, dass die in der Liste der Eisenbahnstrecken angeführte Wiener Verbindungsbahn in den Besitz und Betrieb der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen übergegangen und daher in der Liste als eigene Gesellschaft zu streichen ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 25. Jänner 1900 Kenntniss gegeben.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1899				Einnahmen 1898		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
	1899	1898	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.828·6	7.824·5	2,696.800	1,578.300	1,843.900	5,670.600	7,514.500	960	7,574.579	968	— 0·8	7.828·6	7.824·5
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	119.002	217.798	115.624	308 699	424.323	603	430.228	611	— 1·3	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	48.789	69.609	14.154	81.292	95.446	796	103.282	861	— 7·5	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	122.138	292.399	59.436	417.364	476.800	1.246	461.586	1.206	+ 3·3	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.963	55.487	2.986	44.768	47.754	706	47 339	700	+ 0·9	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	27.100	19.700	6.500	29.200	35.700	524	35.289	518	+ 1·2	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.170·9	9.166·8	3,019.792	2,233.293	2,042 600	6,551.923	8,594.523	937	8,652.303	944	— 0·7	9.170·9	9.166·8
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	73.840	47.650	30.850	76.800	107.650	276	113.990	292	— 5·4	390·5	390·5
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B	79·7	58·3	2.898	11.960	1.388	10.740	12.128	152	9.967	171	— 11·1	67·6	58·3
Budapester Localbahnen	46·6	46·6	248.987	9.686	28.888	3 154	32.042	687	32.632	700	— 1·9	46·6	46·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7		51 772		5.444		5.444	626				2·5	
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8·0	8·0	120.448	1.238	8.999	292	9.291	1.161	9 468	1.184	— 1·9	8·0	8·0
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.369	2.091	2.566	3.475	6.041	135	6 020	134	+ 0·7	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.858	12.097	261	4.924	5.185	1.525	7.798	2.294	— 33·5	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	3.055	1 392	1.100	1.947	3.047	314	2.824	291	+ 7·9	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	15.387	21.565	1.899	18.674	20.573	355	21.044	363	— 2·2	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.B.	84·6	84·6	4.707	4·525	1.654	8.617	10.271	121	7.564	89	+ 36·0	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	49·7	7.512	499	1.772	1 063	2.835	57	4.022	81	— 29·6	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	32 755	13 627	20.132	32.379	52.511	207	49.114	194	+ 6·7	253·6	227·4
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7		3.600		1.050	1.050	184	1.050	184		5·7	5·7
Torontaler Localbahnen	348·5	342 5	41.729	15.628	15.829	36.275	52.104	149	59 318	173	— 13·4	348·5	234·8
Ungthalbahn	42·9	42·9	5.500	6.900	2.114	8.888	11.002	256	10.960	255	+ 0·4	42·9	42·9
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	64·0		1.222	888	434	845	1.279	20				28·2	
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	375	1.428	80	910	990	47	1.180	56	— 21·1	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27 3	14.240	1.245	2.745	911	3.656	134	3.913	143	— 6·3	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	7.750	12.950	3.758	19.084	22.842	185	25.319	206	— 10·1	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	7.216	910	2.073	1.462	3.535	203	4.321	248	— 18·1	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	12 051	6.786	3.043	8.715	11.758	108	13.534	124	— 12·9	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	57·5	24·8	8.464	2.689	3.565	4.590	8.155	142	4.138	167	— 14·9	40·9	2
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.170	10.631	1.024	17.292	18.316	555	13.153	399	+ 39·0	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.626	2.678	474	819	1.293	150	1.733	202	— 25·7	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12 7	12·7	3.441	1.303	947	1.064	2.011	158	2.176	171	— 7·6	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1										9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	6.092	5.415	1.498	3.654	5.152	368	5.313	380	— 3·2	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.840	1.309	377	661	1.038	94	1.455	132	— 28·8	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.716	720	357	740	1.097	118	872	94	+ 25·5	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·2		6.781	192	1.399	261	1.660	78				4·8	
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·4		4·040	1·653	1.845	2.327	4.172	53				19·5	

Eisenbahnen im Monate December 1899.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December													Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen								Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
		1899				1898							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1899	1898	
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
													I. Hauptbahnen.
7,069.800	19,219.500	23,752.485	70,485.441	94,237.926	12.038	23,342.853	68,531.676	91,874.529	11.742	+ 2·5	12.038	11.742	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
2,851 885	2,526.003	1,767.350	5,525.640	7,292.990	10.358	1,724.859	5,266.506	6,991.365	9.930	+ 4·3	10 358	9.930	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
711.040	549.946	209.177	693.429	902 606	7.528	208 839	647.000	855.839	7.138	+ 5·5	7.528	7.138	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
1,635.267	3,041.862	932.346	5,045.430	5,977.776	15.624	929.968	4,726.103	5,656.071	14.783	+ 5·7	15.624	14.783	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
71.140	611 651	30.934	576.089	607.023	8.980	29.521	603.279	632.800	9.630	− 4·1	8.980	9.360	Mohács-Fünfkirchner Bahn
365.800	278.300	89.600	396.300	485.900	7.135	87.170	406.078	493.248	7.243	− 1·4	7.135	7.243	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
0,904.932	26,226.571	26,781.892	82,722.329	109,504.221	11.940	26,323.210	80,180.642	106.503.852	11.618	+ 2·9	11.940	11.618	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
937.872	715.043	436.665	1,138.240	1,574.905	4.033	420.180	1,148.460	1,568.640	4.017	+ 0·4	4.033	4.017	Arader u. Csánader E.
35.610	196.662	15.914	134.395	150.309	2.224	14.281	135.912	150.193	2.576	− 13·7	2.224	2.576	Belisče-Kapelna-Noskovci
3,404.544	125.501	411.921	50.687	462.608	9.927	418.818	54.091	472.909	10.148	− 2·2	9.927	10.148	Budapester Localbahnen
186.885	. . . .	20.871	. . . .	20.871	8.348	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		8.348	. . .	Budapest-Budafok
1,498.189	41.598	119.047	9.526	128.573	16.072	113.783	9.627	123.410	15.426	+ 4·2	16.072	15.426	Budapest-Szt. Lörincz
71.212	34.470	51.724	55.956	107.680	2.398	47.549	56.459	104.008	2 316	+ 3·5	2.398	2.316	Eperjes-Bartfeld
24.006	63.757	3.078	27.135	30.213	8.886	2.813	30.590	33.403	9.824	− 9·5	8.886	9.824	Holics-Gödinger Localbahn
52.370	17.260	18.998	22.692	51.690	4.298	18 791	21.852	40.643	4.190	+ 2·6	4.298	4.190	Keszthély—B.-Szt. György
193.916	178.875	23.495	182.617	206.112	3.554	21.640	182.565	204.205	3.521	+ 0·9	3.554	3.521	Marmaroser Salzb. A.-G.
61.949	51.599	21.635	99.435	121.070	1.431	22.799	120.010	142.869	1.688	− 15·2	1.431	1.688	Nagy-Károly—Somkut
73 064	28 389	18.858	23.627	42.485	850	1.875	3.824	5.699	934	− 9·0	850	934	Segesvár—Szent-Agota
409.199	197.028	268.390	441.231	709.621	2.798	255.108	415.232	670.340	2.945	− 5·0	2.798	2.945	Számosthal-Bahn
. . . .	43.200	. .	12.600	12.600	2.210	1	12.600	12.601	2.210	. . .	2.210	2.210	Terret-Kovásznaer Bahn
603.940	254.028	245.027	617 940	862.967	2.476	222.517	441 897	664.414	2.830	− 12·5	2.476	2.830	Torontaler Localbahnen
102.460	115.673	29.044	136.679	165.723	3.863	28.030	132.854	160.884	3.750	+ 3·0	3.863	3.750	Ungthalbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
5.644	16.689	1.911	12.533	14.444	512	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		512	. . .	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
6.269	18.981	2.420	12.020	14.440	684	2.880	16.630	19.510	925	− 26·0	684	925	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
178.649	17.310	36.578	14.751	51.329	1.880	35.656	11.452	47.108	1.726	+ 8·9	1.880	1.726	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
99.292	191.027	55.715	254.791	310.506	2.520	56.357	246.624	302 981	2.459	+ 2·5	2.520	2.459	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
112.630	11.366	28.578	17.235	45.813	2.633	27.459	17.578	44.037	2.588	+ 1·7	2.633	2.588	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
170.162	71.619	44.585	70.587	115.172	1.055	42.674	62.294	104 968	961	+ 9·8	1055	961	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
93.440	28.570	32.614	44 411	78.025	1.907	1.764	2.374	4.138	1.970	− 3·1	1.907	1.970	Arvathalbahn
53.516	120.001	11.936	199.615	211.551	6.411	10.630	197.910	208.540	6.319	+ 1·5	6.411	6.319	Gölnitzthal-Bahn
36.804	44.518	6.212	13.806	20.018	2.328	6.054	14.152	20.206	2.350	− 0·9	2.328	2.350	Késmark—Szepes-Bela
49.563	14.331	15.102	12.461	27.563	2.170	15.533	11.026	26.595	2.094	+ 3·6	2.170	2.094	Löcsethal-Bahn
7.249	179	2.886	222	3.108	342	2.779	173	2.952	324	+ 5·6	342	324	N.-Lomnitz—Lomnitz
89.239	83.450	23 361	54.427	77.788	5.556	25.366	48.385	73.751	5.268	+ 5·5	5.556	5.268	Poprádthal-Bahn
24.618	24.260	5.576	11.102	16.678	1.516	5.341	14.672	20.013	1.819	− 16·7	1.516	1.819	Szepes-Béla—Poprád-Leb.
24.455	9.046	4.907	6 589	11.496	1.236	5.685	10.566	16.251	1.747	− 29·2	1.236	1 747	Szepes-Olaszi—S.-Váralja
17.160	822	3.593	1.038	4.631	965	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		965	. . .	Zsobrák-Bajcser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
11.097	4.050	5.659	6.081	11.740	603	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		605	. . .	Zsibó-Nagybánya . . . .

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
					1899				1898				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten		
	1899	1898										1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Kilometer	
In Verwaltung der Torontaler Localbahnen.													
Temesvár-Modos	52·3	52·3	8.292	7.355	4.873	16.248	21.121	404	10.149	194	+108·2	52·3	52·3
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	29.000	5.200	8.400	4 500	12.900	99	12.525	96	+ 3·1	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	36.600	6.200	12.800	7.300	20.100	139	19.764	136	+ 2·2	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	6 400	3.400	2.100	3.600	5.700	96	5 408	91	+ 5·5	59·3	59·3
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	29.300	4.400	9.700	6 300	16.000	147	16 850	151	— 2·6	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	16 800	3 300	4.200	3.200	7.400	89	7.156	87	+ 2·3	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	38·2	8.500	1.800	3.400	1.700	5 100	58	4.783	54	+ 7·4	88·3	43·7
Bihárer Vicinalbahnen	136·2	131·9	32.900	4.300	10.200	7.600	17.800	131	17.325	131	. .	132·3	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	5.600	5.000	2.200	4.200	6.400	111	6.880	119	— 6·7	57·8	57·8
Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	36.600	12.900	11.000	10.200	21.200	203	22.250	213	— 4·7	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	27.100	35.700	10.300	37.100	47.400	480	46.567	472	+ 1·7	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	11.100	3.000	4.900	3.100	8.000	127	8.810	139	— 8·2	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	2.800	2.700	500	3.200	3.700	155	3.334	140	+ 10·7	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.500	800	2.300	900	3.200	81	2.739	70	+ 15·7	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	22.800	6.700	7.300	9.600	16.900	124	16.154	119	+ 4·2	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	20.700	4.900	5.600	4.400	10.000	176	9.227	162	+ 8·6	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	79.000	42.800	23.700	69.300	93.000	273	91.604	269	+ 1·5	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.B.	106·4	106·4	13.700	3.200	5.600	4.700	10 300	97	11.197	105	— 7·6	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.500	1 200	2.400	1.900	4.300	83	3.800	73	+ 13·7	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	. . . .	6.500	1.200	1.300	1.100	2.400	96	. . . .	. . . .	. . .	10·3	. . .
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	66·1	9.500	3.200	3.600	3.800	7.400	112	7.570	115	— 2·6	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	26.600	16.400	10.900	18.200	29.100	143	26.936	133	+ 7·5	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4 500	2.700	1.800	3.500	5.300	126	5.024	119	+ 5·9	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7.700	1.500	3.000	2.300	5.300	95	4.918	88	+ 8·0	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.700	2.000	2.600	2.100	4.700	133	4.502	128	+ 3·9	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	600	300	500	800	64	824	66	— 3·0	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·4	. . . .	5.300	600	1.600	800	2.400	59	. . . .	. . . .	. . .	29·8	. . .
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	6.100	2.100	2.200	2.300	4.500	83	4 323	80	+ 3·8	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.600	2 900	1 000	2.300	3.300	126	3.577	137	— 8·0	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.400	800	2.000	1.000	3.000	68	2.508	56	+ 21·4	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	11.500	5.200	4.700	7.300	12.000	203	12.490	211	— 3·8	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	6.600	400	2.100	500	2.600	68	2.485	65	+ 4·6	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	5.200	200	1.200	200	1.400	46	1.267	42	+ 9·5	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	10.900	2.000	3.500	3.300	6.800	67	3.890	38	+ 76·3	102·1	41·6
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	9.400	1.000	3.200	1.300	4.500	85	3.885	73	+ 16·4	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	800	1.600	100	800	900	48	1.037	55	— 12·7	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	. . . .	6.400	3.300	1.600	2·300	3.900	170	. . . .	. . . .	. . .	7·7	. . .
Körös-Belovár Localbahn	42·5	32·4	11.600	2.300	3.600	3.600	7.200	169	5.180	160	+ 5·6	34·1	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	10 000	2.000	1.600	1.800	3.400	153	3.132	141	+ 8·5	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	12.400	3 500	4.600	5.200	9.800	86	8.896	78	+ 10·3	114·3	114·3
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	24.000	10.200	8.100	17.100	25.200	135	20.860	111	+ 21·6	187·1	95·9
Ungar. Nordwestbahn	114·7	103·0	22.400	12.200	6.500	9.300	15.800	138	14.639	142	— 2·8	106·7	95·7
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	6.200	2.100	2.400	3.400	5.800	53	5.340	48	+ 10·4	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	8 800	2.700	2.900	3.000	5.900	183	5.447	170	+ 7·6	32·3	32·3
Mátra - Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·7	227·5	50.400	12.700	14.100	17.600	31.700	102	21.409	94	+ 8·5	273·9	227·5
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.000	1.600	1.000	1.100	2.100	137	1.671	109	+ 25·7	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6 500	2.800	1.500	5.000	6.500	159	6.189	151	+ 5·3	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	7.600	2.000	1.900	2.100	4.000	141	3.161	111	+ 27·0	28·4	28·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	19.800	5.700	7.900	12.000	19.900	283	23.964	340	— 16·8	70·4	70·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.100	400	500	300	800	67	643	54	+ 24·1	11·9	11·9
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	17.100	6.800	5.800	8.400	14.200	122	14.142	121	+ 0·8	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	21 200	5.200	8.700	8.900	17.600	157	16.609	148	+ 6·1	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1899				1898							
ersonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1899	1898	
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
													In Verwaltung der Torontáler Localbahnen.
113.145	70.534	46 753	121 102	167.855	3.209	48.786	62.020	110.806	2.119	+ 51·4	3.209	2.119	Temesvár-Modos
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
318 900	63.300	117.300	55.900	173.200	1.333	118.095	54.983	173.078	1.332	+ 0·1	1.333	1.332	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
447.300	79.700	150.100	99.700	249.800	1.523	150.614	95.076	245.690	1.694	+ 1·7	1.723	1.694	Baja-Zombor-Neusatz
90.000	36.100	28.500	33.800	62.300	1.05	29.055	37.927	66.982	1.130	— 7·0	1.051	1.130	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
355.500	54.100	117.100	79 400	196.500	1.809	117.779	84 457	202.236	1.862	— 2·8	1.809	1.862	Bács-Bodrogher Comitatsb.
199.600	45.500	48.200	44.800	93.000	1.125	50.302	45 048	95.350	1.153	— 2·4	1.125	1.153	Békés-Csanáder Bahn
93.200	21.900	38.300	25.400	63 700	721	21.872	8.827	30 699	702	+ 2·7	721	702	Bicske—Sárbogárd
427.700	56.500	129.500	105 100	234.600	1.773	129.394	94.130	223.524	1.695	+ 4·6	1.773	1.695	Bihárer Vicinalbahnen
77.500	61 000	29.900	53.800	83 700	1.448	29.243	51 661	80.904	1.400	+ 3·4	1.448	1.400	Boldvathalbahn
511.200	279 900	149.600	198.300	347.900	3.326	155.146	230.886	386.032	3 600	— 9·9	3.326	3.690	Háromszéker Localb.
367.100	402.700	143.300	415 300	558.600	5.660	138.367	413.544	551.911	5.592	+ 1·2	5.660	5.592	Budapest-Gran Localb.
136 700	57.000	58.700	50.300	109.000	1.725	58.525	62.680	121.205	1.918	— 10 1	1.725	1.918	Budapest-Lájosmizse
34.300	44 700	5.700	41.100	46.800	1.966	5.311	44.212	49.523	2.811	— 5·5	1.966	2.081	Csetnekthal-Bahn
105.800	11.200	29.500	13.700	43.200	1.099	28 771	12.063	40.834	1.039	+ 5·8	1.099	1.039	Debreczin—Nagy-Léta
301.000	76.000	90.300	116.200	206.500	1.517	93.094	108.427	201.521	1.48	+ 2·4	1.517	1.481	Debreczin-Füzesabony
261.800	72 600	69.700	72 200	141.900	2.498	66.933	62.992	129.925	2 287	+ 9·2	2.498	2.287	Debreczin-Hajdu-Nánás
992.800	426.000	296.300	722.400	1,018 700	2.994	296.598	677.371	973 969	2.863	+ 4·6	2.994	2 863	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
144.100	45.400	60.400	65.000	125.300	1.179	58.163	71.408	129.571	1.218	— 3·2	1.179	1.218	Weissenb. und Tolnaer C.B.
83 100	13.200	32.000	16 700	48.700	93	29.609	20.371	49.980	963	— 2·6	938	963	Felek-Fogaraser Bahn
40.000	9.300	6.700	5.800	12.500	1.214	. . . . .					1 214	. . .	Félegyháza-Majsaer L.-B.
168.400	39.900	59.900	48.400	108.300	1.638	60.710	46.717	107.427	1.625	+ 0·8	1.638	1.625	Garamberzencze-Léva
359.900	156.400	140.700	204.200	344.900	1.697	136.907	169.861	306.768	1.510	+ 12·4	1.697	1.510	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
59.700	44.600	23 000	49.400	72 400	1.720	23.634	58.577	82.211	1.953	— 11·9	1.720	1.953	Gyula-Fehervar-Zalathna
78.200	15.400	30.700	23.900	54.600	982	29.311	22.226	51.537	927	+ 5·9	982	927	Hegyes-Feketeh.-Palanka
97.300	37 300	32.600	35.300	67.900	1.924	30.952	36.664	67.616	1.916	+ 0·4	1.924	1.917	Székler Bahn
16.900	8.400	4.000	7.100	11.100	888	4.541	6.906	11.447	916	— 3·1	888	916	Hidegkut-Gyönk-Tamási
41.100	10.000	13.400	7.300	20.700	694	. . . . .					694	. .	Honter Localbahn
93.700	19.600	32.700	22.500	55.200	1.022	32.170	20.361	52.531	973	+ 5·0	1.022	973	Kaposvár-Fonyod
41.200	17.100	10.600	13.800	24.400	931	10.760	13.508	24.268	926	+ 0·5	931	926	Kaposvár-Mocsolad
87.800	10.500	23.500	13.100	36.600	824	22.682	10.750	33.432	753	+ 9·4	824	753	Karczag-Tiszafüred
132.300	79.500	52.400	104.700	157.100	2 658	52.257	116.154	168.411	2.850	— 6·7	2.658	2.850	Kaschau-Torna
80.600	6.300	27.100	7 300	34.400	894	26.641	6.606	33.247	864	+ 3·5	894	864	Kecskemét-Füllöpszállás
51.500	3 500	13.100	2.400	15.500	510	11.562	2.789	14.351	472	+ 8·1	510	472	Kecskemet-Tisza-Ugher
127.900	20 800	35.200	32.200	67.400	660	12.913	12.326	25.239	610	+ 8·2	660	610	Kis-Küküllöthalbahn
108.300	9.700	37.100	12.600	49.800	936	35.182	11.088	46 270	870	+ 7·6	936	870	Komorn-Dunaszerdahely
17.900	17.600	1.600	8.100	9.700	519	1.990	8.026	10.016	536	— 3·2	519	536	Komló—Bakócza-Felsöm.
24.800	9.300	5 800	8 200	14.000	1.818	. . . . .					1.818	. . .	Körmend-Németujvár
124.500	26.900	43.800	43.800	87.600	2.569	36.065	38.068	74.133	2.288	+ 12·3	2.569	2.288	Körös-Belovár Localb.
133.300	22.400	19.500	18.800	38.300	1.725	20.218	19.571	39.719	1.790	— 3·6	1.725	1.790	Kun-Szt. Márton-Szentes
193.400	44.300	75.400	68.200	143.600	1.256	71.016	57.871	128.887	1.12[illegible]	+ 11·3	1.256	1.128	Lonjathalbahn
289.900	118.000	96.600	206 400	303.000	1.619	46.189	56.641	102.830	1 072	+ 51·0	1.619	1.072	Ungarische Südostbahn
257.800	97.000	84.500	81.200	165.700	1.553	63 223	52.524	125.747	1.314	+ 18·2	1.553	1.314	Ungar. Nordwestbahn
88.200	34.300	32.900	51 700	64.600	767	31.799	53.057	84.856	769	— 0·3	767	769	Máros-Ludás—Bistritz
136.100	44.700	41.600	42.600	84.200	2.607	43.179	46.993	90.172	2.792	— 6·6	2.607	2.792	M.-Vásárhely—Sz.-Rége[illegible]
577.900	130.800	145.500	172.200	317.700	1.160	124.741	159.687	284.428	1 250	— 7·2	1.160	1.250	Mátra - Körösvidéki [illegible] einigte Eisenbahne
57.600	18.400	11.600	11.900	23.500	1.536	10.716	10.942	21.658	1.416	+ 8·5	1.536	1.416	Mezötur-[illegible]
80.000	46 400	18.000	75.300	93.300	2.281	17.031	75.145	92.176	2.254	+ 1·2	2.281	2.254	Muranythalbahn
113.200	22.200	27.400	24.600	52.000	1.831	26.400	20.272	46.680	1.644	+ 11·4	1.831	1.644	Nagy-Bá[illegible]z—[illegible]
295.100	53.600	111.100	100.900	212.000	3.011	117.205	123.900	241.105	3.425	— 12·1	3.011	3.425	G. Kikinda-G. Becskereker
44.300	5.100	6.800	3.900	10.700	899	6.914	3.205	10.119	850	+ 5·8	899	850	Hermannstadt—N.-Disznod
249.600	106.700	87.000	112.000	199.000	1.705	83.479	138.597	222.076	1.903	— 10·4	1.705	1.903	Grosswardein-B.-Vaskoh
270.200	68.700	110.600	116 000	226.600	2.016	108.185	114.495	222.680	1.981	+ 1·8	2.016	1.[illegible]41	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
					1899				1898				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten		
	1899	1898										1899	1898
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	11.600	5.100	3.600	8.600	12.200	214	12.780	224	— 4·5	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·7	. . . .	17.000	1.300	3.800	1.600	8.400	82	. . . .	. . .	. . .	51·5	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb.	32·5	32·5	6.400	600	1.600	500	2.100	65	2.245	69	— 5·8	32·5	32·5
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	5.000	1.800	1.500	1.600	3.100	85	3.428	94	— 9·6	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	5.800	25.900	1.100	25.400	26.500	1.464	25.463	1.407	+ 4·1	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	15.100	3.500	5.300	5.000	10.300	234	8.692	197	+ 18·8	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	14.500	3.700	3.200	4.300	7.500	217	6.999	202	+ 7·4	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	27·5	7.300	1.100	1.100	1.500	2 600	70	1.539	56	+ 25·0	37·1	2·9
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	1.200	5.900	300	2.300	2.600	149	2 100	121	+ 23·1	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	8.800	2 000	2.200	2.300	4.500	96	4.037	86	+ 11 6	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	17.100	9.000	4.800	7.500	12.300	133	13.253	143	— 7·0	92·7	92 7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	5.600	400	1.800	700	2.500	63	2.762	70	— 10 9	39·6	14·0
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	7.500	4.800	3.800	6.900	10.700	177	10.230	170	+ 4·1	60·3	60·3
Szegedin-Karlova L.B.	69·8	69·8	13.700	1.400	3.300	1.900	5.200	74	5.997	46	— 14·0	69·8	69 8
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	10.700	600	1.600	500	2.100	109	1.893	99	+ 10·1	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	12.600	1.400	3.400	1.800	5.200	150	4.661	135	+ 11·1	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B.	93 2	93·2	18.600	18.600	5 600	15.100	20.700	222	19.663	211	+ 5·2	93·2	93·2
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	9.700	7.700	5.700	12.100	17.800	165	17.360	161	+ 2 5	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	16.900	12.100	7 100	19.000	26.200	216	24.895	206	+ 4·9	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65 0	65·0	7.200	1.100	2.300	1.200	3.500	54	3.153	49	+ 10·2	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	16 600	4.500	6.300	7.200	13 500	258	13.172	251	+ 2·8	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	7.300	2.000	1.100	1.000	2.100	100	2.352	112	— 10·7	21·0	21·0
Taraczthal-Bahn	14·3	14·3	1.900	200	300	200	500	35	569	40	— 12·5	14·3	14·3
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.500	800	1 400	600	2.000	65	1.834	60	+ 8 3	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	16.000	1.300	4.000	1.700	5 700	89	4.825	75	+ 18·7	64·1	64·1
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	13.800	1.900	4.400	2 300	6.700	107	6.249	99	+ 8·1	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.B.	55·8	55·8	7.400	900	1.700	1.000	2.700	48	2.545	44	+ 9·1	55·8	55·8
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.000	3.400	1.400	2.700	4.100	130	4.908	155	— 16·1	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	5 200	1.900	1.200	1.400	2.600	71	2.977	82	— 13·4	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	15.500	1 300	4.800	1.100	5.900	70	7.372	87	— 19·5	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	4.200	11.500	3.100	11.600	14.700	277	16.136	304	— 8·9	53·1	53·1
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	8.100	5.100	1 300	9.100	10.400	241	9 981	232	+ 3·9	43·1	43 1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	7.100	1.500	1.500	1.500	3.000	62	2.146	44	+ 40 9	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	6.400	4.600	1.800	6.400	8.200	184	7.923	177	+ 4·0	44·6	44·6
Localbahnen zusammen	7.965·0	7.423·3	1,794.133	626.910	496.188	790.761	1,286.949	162	1,220.057	164	— 1.2	7.671·1	6.969·5
Hauptsumme	17.135·9	16.590·1	4,813.925	2,860.203	2,538.788	7,342.684	9,881.472	577	9,872.360	595	— 3·0	16.842·0	16.136·3

Die Theilstrecke „Turdossin—Szuchahora“ der Árvathalbahn wurde am 21. December 1889 eröffnet; Länge 19·1 km.
Die Theilstrecke „Margitta—Szilágy-Somlyó“ der „Biharer Vicinalbahn“ wurde am 29. December 1899 eröffnet; Länge 45·9 km.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	13 386	4.416	4 519	12.166	16.685	159	23.285	222	—28·37	105·0	105·0
Bosnisch-Hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	62.368	52.532	37.228	113.138	150.366	235	121.974	190	+ 23	640·0	640·0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	95.990	4.551	3.544	2.834	6 378	1.119	6.217	1.590	+ 3	5·7	5·7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December													Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
		1899				1898							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1899	1898	
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
153.200	52.800	46.500	83 300	129.800	2.277	46.930	91.417	138.347	2.427	— 6·2	2.277	2 427	Nyiregyháza—M.-Szalka
82.200	13.600	42.300	10.500	52.800	1.025	. . . . .			. . .	. . .	1.025	. . .	Ó-Becse—Neusatz—Titel
96.800	13.700	24.400	12.200	36.600	1.126	23.068	10.571	33.639	1.035	+ 8·8	1.126	1.035	Pancsova-Petrovoszello
78.300	18.000	23.700	16.800	40.500	1.113	21.680	15.021	36.701	1.008	+ 10·4	1.113	1.008	Pápa-Csornaer Localbahn
68.800	251.200	12.300	235.300	247.600	13.679	11.919	247.211	259.130	14.317	— 4·5	13.679	14.317	Petroszény-Lupény
185.100	34.800	66 000	54.500	120.500	2.732	60.678	50.077	110.755	2.511	+ 8·8	2.732	2.511	Pressburg-Dunaszerdahely
191.400	57.500	40.700	53.600	94.300	2.725	41.228	60.595	101.823	2.943	— 7·4	2.725	2.943	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
99.900	15.000	12.100	18.500	30.600	825	856	683	1.539	531	+ 55·4	825	531	Püspökladány—F.-Gyarmat
12.000	57.900	2.800	22.900	25.700	1.477	2.140	22.907	25.047	1.439	+ 2·6	1.477	1.439	Ruma-Vrdnik
111.600	24.500	26 300	28 600	54.900	1.166	26.386	26.427	52.813	1.121	+ 4·0	1.166	1.121	Somogy-Szobb—Barcs
263.000	79.100	69.400	70.900	140.300	1.513	79.109	63 322	142.431	1.536	— 1·5	1.513	1.536	Oedenburg-Pressburg
77.400	14.900	24.500	17 300	41 800	1.056	8.673	5.103	13.776	984	+ 7·3	1.056	984	Szatmár-Fehérgyarmat
101.300	68.400	51.700	107.000	158.700	2.632	49.136	94.388	143.524	2.380	+ 10·6	2.632	2.380	Szátmar-Nagybánya
161.900	14.400	43.700	16.600	60.300	864	39.163	18.983	58.146	833	+ 3·7	864	833	Szegedin-Karlova L.B.
124.500	5.400	18 200	4.700	22.900	1.193	17.693	3.462	21.155	1.102	+ 8·3	1.193	1.102	Szegzárd-Báttaszek
162.100	16.200	40.500	24.200	64.700	1.870	41.614	15.644	57.258	1.655	+ 13·0	1.870	1.655	Szentes—H.-M.-Vasárhely
211.900	214.600	66.400	175.100	241.500	2 591	62 046	167.678	229.724	2.465	+ 5·1	2.591	2.465	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
125.200	77.200	76.400	135.600	212.000	1.967	74.346	123.406	197.752	1.834	+ 7·3	1 967	1.834	Szilágyságer Eisenbahn
204.400	143.700	88.800	236.000	324.800	2.682	84.214	228.029	312.243	2.578	+ 4·0	2 682	2.578	Slavonische Localbahn
85.400	11.100	26.900	13.500	40.400	622	25.109	10.819	35.928	553	+ 12·5	622	553	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
207.300	52.200	77.400	96.500	173.900	3.319	74.263	82.343	156.606	2.989	+ 11 0	3.319	2.989	Steinamanger-Pinkafeld
100.100	14.800	15.100	7.500	22.600	1.076	14.264	6.742	21.006	1 000	+ 7·6	1.076	1.000	Steinamanger-Rum
22.200	2.300	3.300	1.400	4.700	329	3.523	2.728	6.251	437	— 24·7	329	437	Taraczthal-Bahn
89.000	17.100	25.300	11 500	36.800	1.203	33.696	13.121	46.817	1.530	— 21·4	1.203	1.530	Temesvár—Buziás
210.500	18.400	52 000	19.500	71.500	1.115	52.369	21.506	73.875	1.152	— 3·2	1.115	1.152	Temesvár—Lippa-Radna
161.400	28.300	50.700	31.900	82.600	1.313	50.777	31.134	81.911	1.302	+ 0·8	1.313	1.302	Temesvár—N.-Szt. Miklos
89.700	15.600	19.300	17.400	36.700	658	18.694	16.423	35.117	630	+ 4·5	658	630	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
110.500	43.800	21.800	34.400	56.200	1.778	21.664	31.690	53.354	1.688	+ 5·3	1 778	1.688	Ujszász—Jasz-Apáti
73.400	36.000	14.400	26.500	40.900	1.121	13.609	25.688	39.297	1.077	+ 4·1	1.121	1.077	Varasdin-Golubovec
202.200	67.700	58.100	42.900	101.000	1.194	62.740	64.266	127.006	1.501	— 20·5	1.194	1.501	Versecz—Kubin-Dunapart
54.100	132.400	38.200	152.200	190.400	3.586	38.459	136.654	175.113	3 298	+ 8·7	3.586	3.298	Vinkovce-Brčka
110 200	71.700	17 200	128.400	145.600	3.378	15.592	128.580	144.172	3.345	+ 1·0	3.378	3.345	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb
88.300	14.300	17.700	15.600	33.300	690	17.935	12.006	29 941	619	+ 11 5	690	619	Zsebely-Csákovár-Bóka
91.900	45.500	24.800	65.900	90.700	2.034	23.531	55.961	79.492	1.782	+ 14·1	2.034	1.782	Zsitvathal-Bahn
2,540.248	7,735.436	6,308.753	9,740.231	16,048.984	2.092	5,907.634	9,066.040	14,973.674	2.148	— 2·6	2.092	2.148	**Localbahnen zusammen**
3,445.180	33,962.007	33,090.645	92,462.560	125,553.205	7.455	32,230.844	89,246.682	121,477.526	7.528	— 1·0	7 455	7.528	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate December 1899.

Dampfbetrieb.

158.236	82.723	66.011	181.933	247.944	2.361	70.029	196.191	266.220	2.535	— 6·86	2.361	2.535	K. u. k. Militärbahn Bos luka-Doberlin
1,102.010	677.293	635.420	2,022.468	2,657.888	4.153	615 671	1,881.562	2,497.233	3 902	+ 6·0	4 153	3 902	Bosn.-Herc[illegible] sta[illegible].

elektrischem Betriebe.

1,235.903	52.496	50.952	30.572	81.524	14.302	47.812	28.590	76.402	13.404	+ 7·0	14 302	13.404	Stadtbahn in Sarajevo

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Die principielle Genehmigung eines generellen Eisenbahnprojectes gemäss § 3 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und die Anordnung der Trassenrevision über dasselbe stellt sich nicht als eine Entscheidung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, dar. Die Beschwerdeführung gegen eine derartige Verfügung des Eisenbahnministeriums erscheint daher gemäss § 5, Absatz 2, leg. cit. unzulässig.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat mit Beschluss vom 13. November 1899, Nr. 8979, die sub präs. 10. November 1899 eingebrachte Beschwerde der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn in Wien gegen die Erledigung des Eisenbahnministeriums ddto. 5. September 1899, Z. 38 559, betreffend die Trassenrevision über ein Project der Ueberetscher Bahn nach den §§ 2 und 5 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil der angefochtene Erlass, mit welchem unter Beifügung mehrerer Abänderungsvorschläge das Project der Ueberetscher Bahn für die Herstellung eines selbstständigen Geleises in der Strecke von der Station Bozen-Gries der k. k. priv. Südbahngesellschaft bis km 4·35 der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn lediglich für geeignet erklärt wurde, der erbetenen Amtshandlung zugrunde gelegt zu werden, und hienach an die k. k. Statthalterei in Innsbruck der Auftrag zur Einleitung der Trassenrevision für dieses Project erging, eine Entscheidung im Sinne des § 2 des citirten Gesetzes nicht darstellt, welche Entscheidung vielmehr gemäss § 15 der H.-M.-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, beziehungsweise § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, erst auf Grund des Ergebnisses der betreffenden Commission, und zwar auch unter Würdigung der hiebei in Ansehung der Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten vorgebrachten, im letzten Absatze des § 11 der erstbezogenen Ministerialverordnung den Betheiligten ausdrücklich freigestellten Einwendungen oder Erinnerungen zu treffen ist. [E.-M.-Z. 54:410 ex 1899.]

Die Entwicklung des ungarischen Eisenbahnwesens im Jahre 1899.

Im Jahre 1899 wurden folgende Eisenbahnlinien concessionirt:

	Länge km	Baucapital Gulden
die landwirthschaftliche Bahn Kovácsháza-Csaba	55·30	473.000
die Localbahn Belovár-Veröcze	65·01	3,047.400
„ „ Zágráb-Podsused-Samobor	18·00	680.000
„ „ Szigetvár-Kaposvár	50·00	2,172.800
„ „ Kaposvár-Bárcs	50·50	1,700.000
„ „ Szatmár-Erdöd	28·70	820.000
Zusammen	267·51	8,893.200

Dem Verkehre wurden im Jahre 1899 folgende Localbahnen übergeben:

	Länge km
Félegyháza-Majsa	25·00
Arvathaler Localbahn: Strecke von Arvaváralja bis zur Landesgrenze	43·00
Honter Localbahn: Ipolyság—Korpona	41·00
Körmend—Német-Ujvár	24·00
Flügelbahn Jablonicz-Brezova der ungarischen nordwestlichen Localbahn	12·00
Strecke Vésztö—Kötegyan—Hollód der Mátra-Körösvidéker Localbahn	83·00
Ó-Becse—Ujvidék—Titel	104·00
Zsibó-Nagybánya	81·00
Belisce-Prondanovci	23·00
Zsolna-Rajecz	21·00
Belovár-Veröcze	65·00
Román-Petri—Pancsova-Temesufer	6·00
Szilágy-Somlyó—Margitta	45·00
die landwirthschaftliche Bahn für öffentlichen Betrieb Kovácsháza-Csaba	55·00
Zusammen	628·00

Die Zunahme der Eisenbahnlinien hat demnach um einige Kilometer die vom Jahre 1898 übertroffen, in welchem Jahre der Zuwachs 620 km betragen hatte. Zu bemerken ist, dass mit der letztgenannten schmalspurigen, von Kovácsháza nach Csaba führenden, neuerbauten Linie die erste Localbahn mit dem direct ausgesprochenen Zwecke, landwirthschaftlichen Interessen zu dienen, entstanden ist.

Für die Hebung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen wurden von der zur Ausrüstung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit G.-A. XXX ex 1897 bewilligten Investitionsanleihe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1897) folgende Beträge verwendet: Für Errichtung und Ausstattung von Werkstätten fl. 3,232 388, für Anschaffung von Betriebs- und Verkehrsmitteln fl. 9,434.758, für Auswechslung von Holzbrücken durch Eisenconstructionen fl. 409.597, für Legung zweiter Geleise, Umgestaltung einzelner Strecken und für Rangirungsbahnhöfe fl. 2,081.062, für Erweiterung von Bahnhöfen fl. 2,201.888, für kleinere Ergänzungsarbeiten fl. 818.318.

Zur Ergänzung des Fahrparkes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wurden theils in Betrieb gestellt, theils neu bestellt 78 Locomotiven. Die Bestellung weiterer 6 Mallet-Locomotiven wird nach Erprobung der bereits in diesem Jahre in Betrieb gesetzten 4 Locomotiven dieser Construction erfolgen. Schliesslich wurden dem Verkehre übergeben: 81 Personenwagen III. Classe, 1503 gedeckte und 728 offene Güterwagen.

Im Interesse der Hebung des Verkehres in der Station Pressburg wurde der Tunnel nächst der Station um 100 m gekürzt, respective die Mündung verlängert und erweitert, des Ferneren das Geleisenetz der Station selbst vergrössert. Auf der Strecke Budapest—Marchegg wurde der Umbau der Ipolybrücke für ein Doppelgeleise in Angriff genommen. Die Arbeiten für die Errichtung von Doppelgeleisen auf den Strecken Hatvan—Salgó-Tarján und Kelenföld—Györ sind der Vollendung nahe gebracht worden. Zur rascheren Abwicklung des Kohlentransportes in Salgó-Tarján wird daselbst ein Rangirbahnhof errichtet. Die Arbeiten sind bereits im Zuge. Von grosser Bedeutung für den Verkehr des Seehafens Fiume sind die Arbeiten, welche zur Erweiterung des Bahnhofes betrieben wurden. Die Brajdica, der für die Lagerung und Manipulirung von Holztransporten bestimmte Theil des zufolge der Hafenverhältnisse zerstückelten Bahnhofes, wurde durch Aufschüttungen erweitert und mit neuen Geleisen versehen. An der Abzweigung, welche die Brajdica mit der Hauptlinie durch einen Tunnel verbinden wird, sind die Arbeiten nahezu beendet; im Zusammenhange damit wurde auch an der Erweiterung der Nachbarstation Buccari gearbeitet.

Den der allgemeinen Zunahme des Verkehres entsprechenden Anforderungen grösserer Knotenpunktstationen wurde durch Erweiterung der Bahnhöfe in Debreczin, Temesvár-Josefstadt, Fünfkirchen, Kronstadt, Piski, Zólyom, Fülek, S.-A.-Ujhely, Szatmár und Kaposvár Rechnung getragen. Von nicht minderer Bedeutung sind die in der Umschlagsstation Orsova begonnenen Bauarbeiten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Schlan nach Mrakau (Smečna-Sternberg). (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Bezirks- und städtischen Eisenbahncomité in Schlan vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Schlan nach Mrakau (Smečna-Sternberg) die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 20. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Carl Svátek betraut. [E.-M.-Z. 6555.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Krakau: Eröffnung der Halte- und Ladestelle Poronin für den Gesammtverkehr.) Am 5. Februar wurde die zwischen den Stationen Zakopane und Neumarkt i. G. (Nowy Targ) der Linie Zakopane—Chabówka gelegene Halte- und Ladestelle Poronin für den gesammten Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr eröffnet.

Eisenbahn Wien - Aspang. (Creirung des Rollfuhrdienstes in der Station Traiskirchen E.W.A. für anlangende Eil- und Frachtgüter.) Vom 15. Februar angefangen werden — auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (Ausgabe vom Jahre 1893) — die in der Station Traiskirchen E.W.A. anlangenden Eil- und Frachtgüter, unter Berücksichtigung der mit besonderer Kundmachung (vergl. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 15 vom 8. Februar, Seite 548) verlautbarten Ausnahmen, den Empfängern ohne vorherige Benachrichtigung durch die Rollfuhrunternehmung des Herrn Ludwig Schmid in Traiskirchen, Hauptplatz Nr. 125, zu den in obcitirter Kundmachung veröffentlichten Tarifsätzen zugestellt.

Ausland.

Preussen. (Regelung der Gefangenentransporte auf den Staatseisenbahnen.) Die Gefangenentransporte auf den Preussischen Staatsbahnen sind durch Ministerialerlass vom 14. August 1899 einheitlich geregelt. Danach soll die Beförderung von Gefangenen mit Fernzügen nur an den Freitagen jeder Woche stattfinden, erforderlichen Falles am vorhergehenden Werktage, wenn der Freitag ein Festtag ist. Für derartige Transporte sind bestimmte Züge festgesetzt worden, die Benützung von D- und Schnellzügen ist „im Allgemeinen" ausgeschlossen. Auf Anschlussstationen soll der nächstgeeignete Zug benützt, die Gefangenen sollen bei nothwendigem Aufenthalt nicht in den dem Publicum zugänglichen Räumen untergebracht werden. Die Beförderung hat in geschlossenen Abtheilen III. Classe zu erfolgen, an deren Fenster sich rothe Placate mit dem Vermerk „Geschlossen" befinden. Nach dem Einsteigen der Gefangenen und ihrer Begleitung sind die Abtheile wieder zu verschliessen und nicht eher zu öffnen, als bis der Transportführer dies ausdrücklich verlangt. Ausnahmsweise dürfen auch bedeckte, verschliessbare Güterwagen mit Sitzbänken zu Gefangenentransporten benützt werden. Die Transporte sollen in der Regel aus nicht mehr als zehn Personen, einschliesslich der Begleitung, bestehen; sie sind eine halbe Stunde vor Zugabgang dem Stationsbeamten anzumelden. Bei grösseren Transporten soll die Anmeldung möglichst schon zwei Tage vor dem Reiseantritt erfolgen. Auf den Stationen sowohl, wie während der Fahrt soll den Mitreisenden der Anblick der Gefangenen möglichst entzogen werden. Für den Berliner Vorort-, Stadt- und Ringbahnverkehr hat die kgl. Eisenbahn-Direction Berlin besondere Anordnungen getroffen.

Bayern. (Einrichtung von Güterwagen für den Fahrradtransport.) Die bayerische Staatseisenbahn-Verwaltung hat aus Anlass des in München abgehaltenen deutschen Radfahrercongresses 25 gedeckte Güterwagen behufs Beförderung von Fahrrädern besonders einrichten und mit der Aufschrift „Fahrradtransport München" versehen lassen. Die Einrichtung dieser Wagen (Aufhängevorrichtung) hat sich bestens bewährt, und da die Absicht besteht, dieselben für die Folge beizubehalten und auf Strecken verkehren zu lassen, auf denen starker Fahrradtransport besteht, wurden die Bahnstationen der sechs grössten Städte Bayerns beauftragt, an ihre vorgesetzten Oberbahnämter zu berichten, bei welchen Strecken und Zügen sich das Bedürfniss, so eingerichtete Wagen einzustellen, besonders geltend macht, unter gleichzeitiger Bezeichnung der Gegenzüge, in denen diese Wagen am vortheilhaftesten Beförderung finden können. Da die Fahrradwagen, soweit es deren eigentlicher Zweck gestattet, auch zur Beförderung von Gepäck und Eilgut mitverwendet werden dürfen, sind sie, auch wenn sie etwa in der einen Richtung für die Radbeförderung weniger in Betracht kommen sollten, thunlichst in solche Züge einzustellen, die starken Gepäck- oder Eilgutverkehr haben.

Württemberg. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Juli 1899.) Im Monate Juli 1899 wurden bei einer Bahnlänge von 1760·01 (1753·88) km 2,810.881 Personen und 703.642 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,904.900 (1,751.692), aus dem Güterverkehre Mk. 2,478.800 (2,634.007), aus sonstigen Quellen Mk. 418.000 (350.500), zusammen Mk. 4,801.700, gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr Mk. 65.501. Vom 1. April bis 31. Juli beträgt die Einnahme gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr Mk. 800.711.

Sachsen. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate April 1899.) Auf den Sächsischen Staats- und den in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen wurden im Monate April 1899 befördert 5,611.880 Personen und 1,933.319 t Güter, gegen 5,087.690, bezw. 1,860.193 in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahmen im April stellen sich zusammen auf Mk. 9,406.518, d. i. um Mk. 227.075 mehr wie 1898. Die Gesammtsumme derselben betrug bis Ende April Mk. 34,536.587, d. i. Mk. 1,224.646 mehr wie in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Frankreich. (Pariser Strasseneisenbahnen mit Motorenbetrieb.) Im Bereiche von Paris standen bis Ende 1899 18 Strasseneisenbahnlinien in einer Gesammtlänge von 84 km mit 211 durch automobile Motorenkraft sieben verschiedener Systeme geförderten Wagen im Betriebe, und zwar:

1. 47 Wagen System Mekarsky (comprimirte Luft) auf den Linien: Louvre — Saint-Cloud, Louvre — Sèvres, Louvre — Versailles, Porte-d'Orléans — Odeon, Cour-de-Vincennes — Saint-Augustin;
2. 16 Wagen mit erhitzter Luft (System Francq) auf der Linie Etoile — Courbevoie;
3. 52 Wagen mit überhitztem Dampf (System Serpolet) auf den Strecken: Madelaine — Genevilliers, Madelaine — Colomb, Porte-Liancourt — Bastille und Cimetière-de-Saint-Ouent — Bastille;
4. 4 Wagen mit Dampfbetrieb (System Rowan) zwischen Louvre und Bois de Boulogne;
5. 51 Wagen mit elektrischem Motor (Accumulatoren) auf zwei, verschiedene Strassenzüge verfolgenden Linien zwischen Madelaine und Courbevoie, und je einer Linie auf den Strecken Madelaine—Levallois, Madelaine—Saint-Dénis und Saint-Dénis—Opera;
6. 20 Wagen mit elektrischem Betriebe (System Ciaret et Veuilleumier) auf der Strecke Romainville—Place-de-la-République;
7. 20 Wagen mit Kabelbetrieb auf der Strecke Place-de-la-République — Église-de-Belleville.

Ausser vorangeführten, bereits im Betriebe stehenden verblieb noch eine grössere Anzahl bis zur Eröffnung der Ausstellung fertig zu stellender Linien im Ausbaue, und wurden ausser diesen im Interesse der Vermehrung der Verbindungen einzelner Stadtbezirke mit dem Ausstellungsplatze noch weitere bereits concessionirte Linien zur sofortigen Ausführung genehmigt.

— (Eisenbahnprojecte im Departement Marne.) Die Direction der Localbahnen des Departements Marne in Reims hat im Einvernehmen mit der Präfectur des Departements und den Vorstehungen der interessirten Communen den Bau einer die Städte Epernay und Montmirail und einer die Stadt

Reims über Bouleuse mit der Gemeinde Dormans verbindenden Linie beschlossen. Diese als schmalspurige Localbahnen (1 m Spurweite) zu erbauenden und mit Motorenkraft zu betreibenden Linien werden für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet werden.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Strasseneisenbahnen in den Departements Gironde und Pyrènnées.) Das „Journal officiel" verlautbart die Gemeinnützigkeit

a) zweier Strasseneisenbahnlinien mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Bordeaux (Gironde) und deren Umgebung;
b) einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Pau (Basses-Pyrènnées), welche beide für den Personenverkehr einzurichten sind.

Simplontunnel. Am 1. August 1899 war gerade ein Jahr verflossen, seitdem die Tunnelarbeiten am Simplon mit dem nördlichen Richtstollen begonnen wurden. Wie weit das grosse Werk in dieser Zeit gediehen ist, hat der Ausweis vom Monate Juli 1899, der eine Gesammtlänge des Sohlstollens von 2301 m verzeichnet, erwiesen. Bekanntlich muss die Unternehmung laut Bauvertrag den ersten eingeleisigen Tunnel (19.729 m) in $5^1/_2$ Jahren vollendet haben, während für den Paralleltunnel eine vierjährige Bauzeit, vom Tage der Inangriffnahme ab, festgesetzt ist. Für jeden Tag der Fristüberschreitung bezahlt die Unternehmung Frcs. 5000 Strafe, für jeden Tag früherer Fertigstellung wird ihr der gleiche Betrag als Prämie vergütet.

Was nun den Bau des Sohlstollens anbetrifft, so sind bei rund 19.730 m Gesammtlänge des Tunnels in den übrigen 54 Monaten weniger 5 Monate (für Ausweitung und Ausbau der letzten Strecke) = 49 Monaten noch rund 17.430 m Stollen beiderseits vorzutreiben. Um das Bauprogramm einhalten zu können, muss also fernerhin der mittlere tägliche Fortschritt der vollen Maschinenbohrung mindestens auf jeder Seite 5·92 m betragen. Bisher hat die grösste mittlere Tagesleistung auf der Nordseite 5·86 m (im April), auf der Südseite 4·36 m (im Juni) ergeben.

Ueber den Stand der Arbeiten am 30. Juni 1899 ertheilt der dritte Vierteljahrsbericht der Jura-Simplonbahn Aufschluss, dem die folgenden Angaben entnommen sind.

Gesammtlänge des Tunnels 19.729 m	Nordseite-Brieg		Südseite-Iselle		zusammen	
Stand der Arbeiten Ende	März 1899	Juni 1899	März 1899	Juni 1899	März	Juni
Sohlstollen . m	803	1.293	364	695	1.167	1.988
Parallelstollen m	533	987	208	563	741	1.550
Firststollen . m	12	164	109	122	121	286
Gesammtausbruch . m^3	11.630	23.124	5.800	15.450	17.430	38.574
Verkleidung . m	17	191	—	—	17	191

Die Zahl der im zweiten Vierteljahre 1899 beschäftigten Arbeiter betrug:

	Nordseite	Südseite
im Tunnel	771	383
ausserhalb des Tunnels .	947	563
zusammen . . .	1718	947

also auf beiden Seiten 2665. Es wurden 32 Zugthiere verwendet.

Seit März wurden regelmässige Messungen der Gesteinstemperatur vorgenommen. Dieselben ergaben bei

Entfernung vom Tunneleingang	Nordseite mittlere Temperatur	Südseite mittlere Temperatur
50 m	9·6 ° C.	12·5 ° C.
100 „	10·6 „	14·7 „
400 „	12·8 „	20·8 „
800 „	15·9 „	—

Man nimmt bekanntlich an, dass später die grösste Gesteintemperatur im Simplontunnel auf etwa 10 km 40 ° C. betragen, also diejenige des Gotthard, 30·8 ° C., beträchtlich übersteigen wird. Der Wasserzudrang hielt sich in mässigen Grenzen.

Die Einrichtung der äusseren, sowie inneren elektrischen Beleuchtung, der Installationen, sowie die Wasserleitung sind vollendet. Vom Rhônecanal, welcher bei 44·5 m nützlichem Gefälle den Turbinen am nördlichen Installationsplatz eine Wassermenge von 5 m^3 in der Secunde zuführen wird (2225 PS), war Ende Juni der in armirtem Beton (Bauweise Hennebique) auszuführende, gemauerte und geschlossene Theil von 3000 m Länge fast fertiggestellt. Auch die 4210 m lange Druckleitung für die Wasserkraft der Diveria an der Südseite (1500—1850 PS) geht ihrer Vollendung entgegen.

Während eines Zeitraumes von 24 Stunden wurden in den Tunnel zur Ventilation nordseits 864.000 m^3, südseits 342.000 m^3 Luft eingeführt, wovon 21.600 m^3, bezw. 52.000 m^3 an jeden Stollenort gelangen.

Im zweiten Vierteljahre 1899 haben auf der Nordseite 99, auf der Südseite 43 Arbeiter Unfälle erlitten; fünf dieser Unfälle waren von schweren Verletzungen begleitet.

Erwähnt sei noch, dass auf der Nordseite zur Herstellung flüssiger Luft (Patent Linde) als Sprengmittel die nothwendigen maschinellen Einrichtungen getroffen wurden. Mit denselben können in der Stunde 5 l flüssige Luft erzeugt werden, was 17 PS erfordert. Die die Verwendung der flüssigen Luft zu Sprengzwecken betreffenden Versuche sind noch im Gange.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Rumänien. (Schule für den Betriebsdienst.) Um die Ausbildung des Beamtennachwuchses noch mehr als bisher zu fördern, wird in der Organisation der Schule für den Betriebsdienst insofern eine Aenderung eintreten, als für jene Hörer, welche das Abgangszeugniss einer Mittelschule besitzen, ausser den im bisherigen Lehrplan enthaltenen Gegenständen noch ein besonderer Unterrichtscursus eingeführt wird, in welchem Vorträge über solche Lehrstoffe gehalten werden, die zwar nicht mit der Verrichtung des Dienstes in unmittelbarem Zusammenhange stehen, aber den Anwärtern für spätere Stellungen einen weiteren Ausblick auf verschiedene Zweige der Eisenbahnwissenschaften eröffnen.

— (Finanzielle Ergebnisse der rumänischen Eisenbahnen vom Jahre 1873 bis 1897.) Einer amtlichen Aufstellung über die finanziellen Ergebnisse der rumänischen Eisenbahnen vom Jahre 1873 bis Ende 1897 entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." folgende Daten:

Jahr	Länge	Total			Betriebscoefficient
		Einnahmen	Ausgaben	Reineinnahmen	
	km	in Francs			pCt.
1873 .	648	9,092.259·35	6,743.298·57	2,348.960·78	74·16
1875 .	921	13,025.275 61	10,177.713·68	2,847.561·93	78·14
1880 .	921	16,170.403·56	11,755.147·63	4,415.255·93	72·69
1885 .	1430	23,466.099·63	15,054.931·95	8,411.167·68	64·15
1890 .	2492	38,838.900·73	25,955.059·43	12,883.841·30	66·82
1895 .	2740	43,579.276·56	33,774.831·05	9,804.445·51	77·50
1897 .	2880	48,886.421·64	36,958.072 06	11,928.349·58	75·60

— (Neue Localbahn.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat auf Grund des neuen Localbahngesetzes die Genehmigung zur Erbauung einer Bahn ertheilt, welche die Hauptstadt mit der in ihrer Nähe gegründeten Ansiedlung „Neu-Bukarest" verbinden wird.

— (Einnahmen der rumänischen Eisenbahnen im Monate Juni 1899.) Die Einnahmen der rumänischen Eisenbahnen betrugen im Monate Juni 1899 insgesammt Francs 4,155.419 72, gegen Frcs. 4,147.438·46 im Monate Juni des Vorjahres. Sie sind somit um Frcs. 7981·26 gegen den gleichen Monat des Vorjahres gestiegen.

Die Einnahmen des ersten Halbjahres 1899 betragen Frcs. 24,166.929·05, gegen Frcs. 23,221.517·93 im gleichen Zeitraume des Vorjahres und weisen daher ein Mehr von Francs 945.411·12 auf, welches dem gesteigerten Frachtenverkehre zuzuschreiben ist.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme zwischen Regensburg—Passau—Linz—Wien—Pressburg—Gönyö—Raab—Budapest—Semlin—Belgrad, Save- und serbischen Donaustationen.) Laut Kundmachung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde am 13. Februar die Güteraufnahme zwischen den nachbenannten Stationen eröffnet: Regensburg—

Passau—Linz—Korneuburg—Wien—Pressburg—Gönyö—Raab—Budapest—Semlin—Belgrad—Pancsova, Semendria, Dubrovitza, sowie sämmtlichen Savestationen.

Franzens-Canal-Actiengesellschaft. (Bauthätigkeit im Jahre 1899.) Dem Berichte der Direction genannter Gesellschaft in Budapest zufolge wurde im Laufe des Jahres 1899 behufs Beseitigung sämmtlicher Hindernisse der Schiffahrt auf ihrem Wasserwege bei der Mündung des Canals nächst ...-Becse eine Schleuse mit einem Kostenaufwande von 1·3 Millionen Gulden errichtet. Die vor vier Jahren in Angriff genommene Arbeit ist nun fertiggestellt. Die Thore der neuen Schleuse können mittelst Elektricität binnen drei Minuten geöffnet und gesperrt werden.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Betriebsthätigkeit im Jahre 1899.) Dem Berichte über die Betriebsthätigkeit der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft im Jahre 1899 zufolge hat sich der Gesammtverkehr infolge andauernder ungünstiger Wasserstands- und commercieller Verhältnisse nur in geringem Ausmasse gehoben und betrug der Güterverkehr 5,050.000 q, gegenüber 5,006.000 q des Vorjahres 1898. Die 44.000 q betragende Zunahme ist ausschliesslich dem Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg zu verdanken, in welchen Relationen im Jahre 1899 nach Passau 164.350 q, gegenüber von 48.903 q im Jahre 1898, und nach Regensburg 71.391 q, gegenüber von 14.808 q, somit in beiden Relationen insgesammt um 72.030 q mehr als im Vorjahre 1898 befördert wurden. Die Zahl der Passagiere betrug 430.000, gegenüber von 421.000 im Jahre 1898, somit nur um 9000 mehr. Die Direction der Gesellschaft hat für das Jahr 1900 mit der fürstlich bulgarischen Regierung einen Vertrag abgeschlossen, demzufolge sie die Briefpost zwischen den bulgarischen Donaustationen befördern wird.

Ungarische Seeschiffahrt. (Die Versicherung im Seerechte.) Im Sinne der im ungarischen Gesetze zu Recht bestehenden Bestimmungen des Seerechtes belasten das Schiff in erster Reihe jene bevorrechtigten Forderungen, welche im Artikel 191 des Gesetzes aufgezählt sind. Unter dieselben rangirt auch das zum Zwecke der Schiffsausrüstung und Befrachtung vom Schiffscapitän aufgenommene Bodmeierei-Darlehen, welches das betreffende Schiff als Realschuld belastet und hinsichtlich dessen es dem Schiffseigenthümer im Sinne des Art. 216 freisteht, um sich von der persönlichen Verantwortung vollständig zu befreien, dem Darlehensgeber das ganze Schiff und das Frachtgeld zu überlassen. Anlässlich eines durchgeführten Processes hat auch die kgl. Curie (Oberster Gerichtshof) in ihrem Urtheile vom 21. December 1899 sub Z. 1094 im Sinne des Obigen mit der Motivirung entschieden, dass die Versicherungssumme als Entgelt des versicherten Schiffes — schon vermöge ihrer wirthschaftlichen Bestimmung — das untergegangene Schiff substituire und somit auch hinsichtlich der das Schiff belastenden Realschulden den Gläubigern ebenso als Befriedigungsfonds dienen müsse wie das versicherte Schiff, und dass diese Rechtsanschauung begründet erscheine, weil im entgegengesetzten Falle das im Artikel 216 begründete Recht des Schiffseigenthümers geradezu absurd wäre, wenn es demselben bei Untergang des Schiffes nämlich freistünde, den Gläubiger behufs Befriedigung auf das untergangene Schiff und die Frachtgelder zu verweisen, sich selber aber den vollen Versicherungsbetrag ungeschmälert zu behalten.

Fiumaner Seehafenverkehr. (Vorkehrungen zur Verhütung der Einschleppung der Pest.) Die Fiumaner Seebehörde hat die strengste sanitätsbehördliche Controle aller jener Schiffe eingeführt, welche aus Ostindien, Brasilien und sonstigen Gegenden, in welchen die Pest grassirt, in Fiume einlaufen. In jüngster Zeit trafen der englische Dampfer „Batoum“ von Calcutta und der Lloyddampfer „Pandora“ ein, welche nach erfolgter Desinfection zur „libera pratica“ zugelassen wurden.

Suezcanal. (Betriebsergebnisse seit seiner Eröffnung bis Ende 1898.) Der Bau des Suezcanals wurde im April 1859 begonnen und fand dessen Eröffnung am 17. November 1869 statt. Die nachfolgende Tabelle stellt die Erfolge des Betriebes vom Tage der Eröffnung bis Ende 1898 dar:

Güterverkehr:

Jahr	Netto-Tonnengewicht	Einnahmen Francs
1870	436.609·370	4,345.758
1878	2,269.678·315	28,345.672
1888	6,640.334·446	63,037.618
1898	9,238.603·381	82,657.420

Personenverkehr:

Jahr	Anzahl Reisende	Francs
1870	26.758	263.552
1878	99.209	992.098
1888	183.885	1,838.957
1898	219.554	2,195.545

Innerhalb der 28 Jahre des Betriebes betrugen somit die Gesammteinnahmen der Gesellschaft Frcs. 1.582,872.901, daher sich die jährliche Durchschnittsziffer auf über Frcs. 58,000.000 stellt. Der Werth der Actien und die jährliche Dividende nach diesen betrug:

Jahr	Actie à Francs	Dividende Francs
1870	272	25
1878	751	29
1888	2168	84
1898	3593	100

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Piła-Jaworzno. (Constituirende Generalversammlung.) Am 7. November 1899 fand in Lemberg die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Piła-Jaworzno“ statt. Bei derselben intervenirte als Regierungsvertreter der k. k. Statthaltereisecretär Miecislaus Strzelbicki. Die Versammlung, in welcher sechs Actienzeichner anwesend waren, die 580 Stück Actien vertraten, wählte den Concessionär Robert Doms per acclamationem zum Vorsitzenden. Derselbe constatirte die statutengemässe Einberufung und die Beschlussfähigkeit der Versammlung und theilte mit, dass seitens der k. k. Staatsverwaltung der Statthaltereirath i. P. Eduard Gorecki und seitens des galizischen Landesausschusses Graf August Łos und Dr. Josef Ekielski in den Verwaltungsrath entsendet worden seien. Hierauf erstattete der Vorsitzende über seine bisherige Thätigkeit als Concessionär, sowie über den Stand der Bauarbeiten Bericht. Nach Kenntnissnahme dieses Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an den Concessionär beschloss die Versammlung, in die Rechte und Pflichten des Concessionärs als Rechtsnachfolgerin einzutreten und die von der k. k. Statthalterei in Lemberg im Namen des k. k. Ministeriums des Innern unter dem 24. Mai 1899, Z. 38.604, genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzuerkennen. Sodann wurde die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes mit sechs bestimmt und in denselben Robert Doms, Stefan Tauschinski und Dr. Roman Sulimir gewählt. In den Revisionsausschuss wurden Victor Korbicki und Julian Wang als Mitglieder und Dr. Johann Rzepecki als Ersatzmann gewählt. In der unmittelbar danach abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Robert Doms zum Präsidenten und Dr. Josef Ekielski zum Vicepräsidenten, ferner Robert Doms, Statthaltereirath Gorecki und Dr. Ekielski in das Executivcomité gewählt.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 19. December 1899 eingetragen die Firmen:

„Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de fer in Brüssel die Repräsentanz für Oesterreich“ mit nachstehenden Rechtsverhältnissen:

1. Diese Firma ist eine Repräsentanz der Actiengesellschaft „Compagnie auxiliaire internationale de chemins de fer“ in Brüssel, welcher mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Mai 1899, Z. 8608, die Bewilligung zum gewerbsmässigen Betriebe der nach ihren Statuten zulässigen Geschäfte in den im österreichischen Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern mit der Niederlassung in Wien für die Dauer ihres rechtlichen Bestandes in Belgien ertheilt wurde.

2. Der Sitz der Gesellschaft ist in Brüssel und der Sitz ihrer Repräsentanz in Wien.

3. Gegenstand des Unternehmens der Gesellschaft ist die Anfertigung von Maschinen, Werkzeugen, fixem und beweglichem Material für Eisenbahnen, Tramways, Strassen, Canäle und öffentliche Arbeiten und der Handel mit diesen Gegenständen, die Vermiethung und der Verkauf von Transport- und Zugmaterial; die Uebernahme aller öffentlichen Arbeiten, welche den Absatz ihrer Erzeugnisse befördern können, insbesondere der Betrieb von Eisenbahnen und Tramways.

4. Die Gesellschaft hat eine Dauer von 30 Jahren vom 27. December 1886 an gerechnet, diese Frist kann jedoch durch Beschluss der Generalversammlung verlängert werden.

5. Das Grundcapital der Gesellschaft beträgt Francs 2,500.000 und besteht aus 25.000 Vorzugsactien à Frcs. 100 und 25.000 gewöhnlichen Actien ohne Werthbezeichnung.

6. Zum Repräsentanten für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wurde Felix Louis Raspi, k. k. Hofrath und Generalsecretär der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft i. P. in Wien, bestellt, und dessen Bestellung mit Erlass der k. k. niederösterr. Statthalterei vom 21. Juni 1899, Z. 55.117, genehmigt.

7. Die Firma der Repräsentanz wird in der Weise gezeichnet, dass der Repräsentant unter die von wem immer geschriebenen, gedruckten oder stampiglirten Worte: „Cie auxiliaire internationale de Chemins de fer in Brüssel die Repräsentanz für Oesterreich" seinen Namen „Raspi" fertigt.

8. Die Kundmachungen der Repräsentanz haben durch die amtliche „Wiener Zeitung" zu erfolgen.

„Localbahn Starkenbach-Rochlitz"
mit nachstehenden Rechtsverhältnissen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Concessionsurkunde vom 29. August 1898, R.-G.-Bl. Nr. 126, des Erlasses des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. October 1899, Z. 34.394, und des Constituirungsactes vom 13. December 1899 errichtete Actiengesellschaft.

2. Der Sitz derselben ist in Wien.

3. Der Zweck der Gesellschaft ist: a) der Bau und Betrieb der Localbahn Starkenbach-Rochlitz und deren eventuelle Fortsetzung nach Grünthal (Ober-Polaun), eventuell nach Neuwelt; b) der Bau und Betrieb anderer normal- oder schmalspuriger Eisenbahnen niederer Ordnung, welche mit Genehmigung der Staatsverwaltung künftighin von der Gesellschaft erworben oder derselben concessionirt werden, sowie der Betrieb von derlei Bahnen, für welche andere Personen die Concession erworben haben, schliesslich der Bau und Betrieb oder der Betrieb allein von an die gesellschaftlichen Bahnlinien anschliessenden Flügel- oder Schleppbahnen zu industriellen Etablissements, Bergwerken, Steinbrüchen und dergleichen, insoweit die Anlage solcher Flügel- oder Schleppbahnen von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt wird; c) der Betrieb jeder Art von Transport-Unternehmungen zu Wasser und zu Lande, welche im Anschlusse an die der Gesellschaft gehörigen oder von ihr betriebenen Eisenbahnen errichtet werden; d) die Errichtung, Erwerbung, beziehungsweise der Betrieb von Hotels, Restaurationen, Cur- und Badeanstalten, insoweit dieselben in Ortschaften gelegen sind, welche die gesellschaftlichen Bahnlinien, beziehungsweise Transport-Unternehmungen berühren und diese Unternehmungen zur Förderung der in den Punkten a) bis c) bezeichneten Zwecke der Gesellschaft geeignet sind; ferner mit der gleichen Massgabe der Besitz und die Verwaltung von Grundstücken, Waldungen und dergleichen, die vorstehend sub c) und d) angeführten Geschäfte aber vorbehaltlich der Erlangung der hiezu etwa erforderlichen besonderen Berechtigung.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablauf der Concessionsdauer der ihr gehörigen Eisenbahn-Unternehmungen, sofern nicht eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von K 4,880.000 der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung (ö. W. fl. 2,440.000) festgesetzt und zerfällt in 20.400 Stück auf den Inhaber lautende Prioritätsactien à K 200 (ö. W. fl. 100) im Gesammtbetrage per K 4,080.000 (ö. W. fl. 2,040.000) und in 4000 Stück auf den Inhaber lautende Stammactien à K 200 (ö. W. fl. 100) im Gesammtbetrage per K 800.000 (ö. W. fl. 400.000). Die Actien sind untheilbar.

6. Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens sieben, höchstens zwölf Mitgliedern. Die Majorität derselben muss die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren ordentlichen Wohnsitz haben. Wer Beamter der Gesellschaft ist, wer in einem directen Vertragsverhältnisse als Bauunternehmer, Lieferant u. dgl. zur Gesellschaft steht, kann, sofern das k. k. Eisenbahnministerium nicht in einzelnen Fällen eine Ausnahme bewilligen sollte, nicht zum Mitgliede des Verwaltungsrathes gewählt werden. Für die Dauer der ersten Geschäftsperiode werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes von der constituirenden Generalversammlung, weiterhin von der ordentlichen Generalversammlung auf die Dauer von drei Jahren gewählt.

7. Die Firma wird in der Weise gezeichnet, dass unter dem vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Firmawortlaute collectiv a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, ihre Namen eigenhändig beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen rechtswirksam durch Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung", und können ausserdem noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrath hiezu bestimmt.

9. Bei der constituirenden Generalversammlung vom 13. December 1899 wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: Seine Erlaucht Graf Johann Harrach in Wien; Moriz Neufeld, Director in Frankfurt a. M.; Josef Neufeld, Kaufmann in Wien; Robert Eisner, kaiserl. Rath in Wien; Moriz Pflaum, Banquier in Wien; Alfred Weinschenk, Banquier in Frankfurt a. M.; Dr. Alfred Parrisius, Bankdirector in Frankfurt a. M.; Eduard Gross, k. k. Baurath in Wien; Max Löwenthal, Civilingenieur in Wien; Franz Jerie, Bürgermeister in Starkenbach; Franz Haney, Fabrikant in Rochlitz; Josef Palme-Stumpe, Fabrikant in Jablonetz. Die Wahl des Eduard Gross und des Max Löwenthal wurde im Sinne des § 34, Absatz 2, der Statuten vom k. k. Eisenbahnministerium mit Erlass vom 18. December 1899, Z. 58.180, genehmigt.

Luxuszüge. Welch grosse Entfernungen seit einigen Jahren von den Luxuszügen durchlaufen werden, in denen den Reisenden alle nur denkbaren Bequemlichkeiten geboten werden, in denen sie Tage und Nächte lang, meist ohne umzusteigen, reisen, schlafen, speisen u. s. w. können, darüber gibt nachstehende Aufstellung der „Z. d. V. D. E.-V." interessanten Aufschluss. Der Nord-Expresszug, der zweimal in der Woche verkehrt, durchläuft 2575 km in 43 Stunden, von St. Petersburg bis London (2811 km) braucht der Reisende bei Benützung des Expresszuges 50 Stunden. Der Ostende-Wien-Constantza-Expresszug, der wöchentlich einmal bis Constantza und täglich bis Wien verkehrt, durchläuft bis Constantza 1404 km; die Fahrt bis Constantinopel wird ab London über Köln-Passau in 74 Stunden ausgeführt; von London bis Triest über Passau-Wien (1937 km) fährt der Expresszug etwa 56 Stunden. Der Orient-Expresszug fährt von Paris bis Constantinopel (1752 km) in 65 Stunden. Der Peninsular-Express, der wöchentlich einmal in beiden Richtungen zwischen London und Brindisi über Calais verkehrt, durchmisst die Entfernung von 2351 km in 73 Stunden; der Süd-Express, der den directen Verkehr zwischen Paris und Gibraltar, bezw. Madrid und Lissabon vermittelt und bis Madrid 1452 km, bis Lissabon 1897 km, bis Gibraltar 1897 km durchläuft, fährt bis Madrid in 26 und bis Lissabon in 36 Stunden; der Nord-Süd-Express braucht von Berlin bis Verona nicht ganz 20 Stunden; wenn er einmal, was in Aussicht steht, bis Neapel durchgeführt wird, durchläuft er 2155 km; zur Zeit fährt er von Berlin bis Verona 1108 km; der Calais-Rom-Express, der wöchentlich zweimal gefahren wird und nur im Winter verkehrt, durchmisst 1750 km; der Mediterranée-Express (Calais-San Remo, ebenfalls nur Winterzug) 1436 km; der St. Petersburg-Wien-Cannes-Express, der im Winter einmal wöchentlich gefahren wird, hat 3091 km zu durchmessen; der Engadin-Express (Calais-Thusis) 1038 km in 32 Stunden; der Wien-Karlsbad-Express 508 km in 8 Stunden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIV. Stückes.) Das am 9. Februar herausgegebene XXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4710: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 5. Februar 1900, Z. 2957, betreffend die Einfuhr von Schweinen von den Märkten in Wr.-Neustadt.

Nr. 4711: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. Februar 1900, Z. 21.399, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Landwüst.

Nr. 4712: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. Februar 1900, Z. 20.447, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der Gemeinde Wünschelburg in Pr.-Schlesien.

— (Inhalt des XXV. Stückes.) Das am 12. Februar herausgegebene XXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4713: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 31. Jänner 1900, Z. 7033, betreffend die Bestimmung mehrerer Eisenbahnstationen als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

Ausgabe neuer Tarifhefte 1 und 2 und eines Nachtrages 2 zum Tarifhefte 5.

Am 1. April 1900 treten an Stelle der Tarife:

a) Theil II, Heft 1, vom 1. September 1892,
b) Theil II, Heft 2, vom 1. September 1892,
c) Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif) vom 1. April 1894 nebst zugehörigen Nachträgen

neue Tarifhefte 1 und 2 in Kraft.

Ferner wird mit vorbezeichnetem Tage der Nachtrag 2 zum Tarif-Theil II, Heft 5, herausgegeben, demzufolge das bisherige Tarifheft 5 nur noch für die in Ungarn gelegenen Stationen Barcs und Zágráb (Agram) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft fortbestehen bleibt.

Ausserhalb des Rahmens der vorbezeichneten neuen Tarifhefte 1 und 2 wird schliesslich zum Ersatze für den Ausnahmetarif Nr. 15 (Erdharz u. s. w.) des bisherigen Anhanges zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaligen Werrabahn-Oesterreichischen Gütertarifes) für „Erdwachs, roh, unverpackt“ bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen von Boryslaw (k.k.St.B.) nach Ebersdorf b. Coburg (kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt) ein Ausnahmefrachtsatz von 442 Pfg. für 100 kg, giltig vom 1. April 1900 ab, eingeführt.

Das neue Tarifheft 1 ist zum Preise von Mk. 1·90 = K 2·20, das neue Tarifheft 2 zum Preise von Mk. 0·60 = K 0·70 und der Nachtrag 2 zum Tarifhefte 5 unentgeltlich bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Wien, am 13. Februar 1900. [141]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung des Tarif-Nachtrages I.

Mit 1. März 1900, für Frachterhöhungen mit 1. April 1900 tritt der Nachtrag I zum Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem: Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife, insbesonders ermässigte Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren bei Ausfuhr aus Oesterreich, ferner für den Import von Chilisalpeter und Düngemitteln.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 60 h oder 50 Pfg. per Stück erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1900. [142]

Oesterreichische Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Tarif-Nachtrages V.

Mit 1. März, für Erschwerungen und Frachterhöhungen mit 1. April 1900, tritt der Nachtrag V zum Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem: Ergänzungen der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege, insbesonders ermässigte Frachtsätze für den Import von Chilisalpeter und Düngemittel.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der unterzeichneten Direction, sowie bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 20 h = 17 Pfg. erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1900. [143]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Frachtsätze für Getreide etc. nach Hamburg seewärts.

Die im Elbeumschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899 auf Seite 154 bis 164 enthaltenen, für Getreide, Mahlproducte etc. für Sendungen nach den Niederlanden, Belgien oder Frankreich im Rückvergütungswege geltenden Frachtsätze finden auch auf Sendungen mit der Bestimmung für Hamburg trs. oder Harburg trs. seewärts Anwendung, wenn den im Elbe-Umschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899 auf Seite 148 enthaltenen Controlbestimmungen entsprochen und durch Seeconnossemente nachgewiesen wird, dass die Sendungen ab Hamburg oder Harburg seewärts verschifft worden sind.

Wien, am 10. Februar 1900. [144]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischer Verkehr.

Aufhebung des Tarifes.

Der vom 1. März 1893 giltige Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischen Verkehr sammt den Nachträgen I bis VIII hiezu wird mit Ende März 1900 ausser Kraft gesetzt, nachdem die Frachtsätze und Bestimmungen dieses Tarifes theilweise in den Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, theilweise in den Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband einbezogen wurden.

Wien, am 12. Februar 1900. [145]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Tarifbegünstigungen für das Jahr 1900.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, die auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen und auf den in deren Betrieb befindlichen Localbahnen seitens der Direction für das laufende Jahr beantragten Tarifbegünstigungen, welche — obwohl später publicirt — mit Giltigkeit vom 1. Jänner in Kraft treten, genehmigt. Mit Ausnahme weniger Begünstigungen, deren Aufrechterhaltung mangels entsprechenden Verkehres [illegible] begründet erschien, wurden die seit Jahren im Interesse der ungarischen Industrie, der Landwirthschaft, des Exportes und des Fiumaner Hafenverkehres systematisch gewährten Begünstigungen beinahe ganz unverändert erneuert. Nachdem jedoch diese Begünstigungen in Folge der vielseitigen Ansprüche des

Handelsverkehres immer grössere Dimensionen annehmen und bei einer bedeutenden Anzahl derselben die stabile Aufrechterhaltung sich als nothwendig erweist, wurde, dem Antrage der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen entsprechend — auch im Interesse der besseren Uebersichtlichkeit gleichzeitig beschlossen, beiläufig hundert dieser Begünstigungen stabil in die betreffenden Tarife aufzunehmen.

— (Verkürzung der Dauer von Retourkarten im Budapester Localverkehre.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die gegenwärtig mit 14 Tagen bemessene Giltigkeitsdauer der im Verkehre zwischen Budapest-keleti pályaudvar und -nyugoti pályaudvar (Budapest-Ostbahnhof und Budapest-Westbahnhof) und den in deren Umgebung liegenden Stationen zu doppelten Fahrpreisen der gewöhnlichen Fahrkarten zur Ausgabe gelangenden Retourkarten vom 1. März 1900 angefangen auf zwei Tage herabgesetzt wird.

Ausland.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (Neueinbeziehung von Stationen und Ermässigungen.) Am 15. Jänner 1900 wurden die an der Neubaustrecke Marienwerder — Freystadt i. Wpr. gelegenen Stationen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. In demselben erhalten gleichzeitig infolge Berechnung über die genannte Neubaustrecke mehrere Stationen des Directionsbezirkes Danzig abgekürzte Entfernungen und ermässigte Frachtsätze.

Ferner wurden am 15. Jänner im Verkehre von mehreren Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn nach Danzig, Neufahrwasser und Königsberg die Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifes C für Getreide u. s. w. ermässigt.

Die neuen und ermässigten Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

1. Deutscher Ost - Afrikaverkehr über Hamburg; 2. Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts, a) nach Hafenplätzen der Levante, b) nach Stationen der orientalischen Eisenbahnen. (Reglementarische Bestimmungen.) Mit dem 1. Jänner sind an Stelle der auf die obigen Verkehre Anwendung findenden Vorschriften der „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892“ die entsprechenden Bestimmungen der „Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. October 1899“ getreten.

Gleichzeitig ist die Berechnung des Frachtzuschlages für die Angabe des Interesses an der Lieferung mit den Vorschriften des neuen Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Tbeil I, in Einklang gebracht.

Gruppentarif II der kgl. Preussischen Staatsbahnen, Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr, Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. (Ermässigung der Frachtsätze für Zink etc. und für zinkische Producte.) Mit Giltigkeit vom 16. Jänner 1900 wurde ein Tbeil der in

a) Ausnahmetarif 16 des Gruppentarifes II der Preussischen Staatsbahnen,
b) Ausnahmetarif 17 des Berlin - Stettin - Schlesischen Güterverkehres,
c) Ausnahmetarif M, des Ostdeutsch-Nordwestdeutschen Güterverkehres

im Verkehre von Antonienhütte für Zink etc., theilweise auch für zinkische Producte bestehenden Ausnahmefracbtsätze um drei und vier Pfennige für 100 kg ermässigt.

Gleichzeitig gelangt in der Classe b) des Ausnahmetarifes M des Berlin-Stettin-Schlesischen Güterverkehres ein neuer Ausnahmefrachtsatz für Zink und zinkische Producte von Antonienhütte nach Stettin zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigung Antonienhütte und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Harburg.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 wurden die directen Frachtsätze für Harburg U.E. in den Ausnahmetarifen Nr. 1 und 6 der ersten und Nr. 1 und 9 der zweiten Abtheilung des Tarifheftes 4 mit jenen der Station Harburg H gleichgestellt.

Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs, Hanf u. s. w. von Königsberg in Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich. (Nachtrag I.) Am 1. Februar 1900 trat der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Einbeziehung neuer russischer Stationen in den Tarif und Berichtigungen und kann von der diesseitigen Drucksachen-Verwaltung bezogen werden.

Ostdeutscher Güterverkehr, Berlin-Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. (Theilweise Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen.) In Ermanglung eines Verkehrsbedürfnisses gelangen mit dem 1. März 1900 die im Berlin-Nordostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/III) für den Versandt von den Stationen Berlin Centralmarkthalle, Berlin Potsdamer Bhf., Berlin Stettiner Bhf., Frankfurter Allee, Grunewald, Halensee Rangirbhf., Rummelsburg, Städtischer Centralviehhof Berlin, Tempelhof Rangirbhf., Westend und Wilmersdorf-Friedenau in den Eisenausnahmetarifen 9, 9 S, E, E 1 und E 2 bestehenden Ausnahmefrachtsätze zur Aufhebung.

Ebenso werden mit dem gleichen Zeitpunkte die im Gruppentarif I, im Ostdeutschen Gütertarif (I/II) und im Berlin-Nordostdeutschen Gütertarif (I/III), im Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen nach Binnenstationen) für die Station Tilsit des Directionsbezirkes Königsberg eingeführten Frachtsätze wieder aufgehoben.

Magdeburg - Halle - Sächsischer Güterverkehr. (Verkehr mit der Station Plagwitz-Lindenau.) Am 15. Jänner 1900 wurden einbezogen:

a) in den directen Verkehr mit der Station Plagwitz-Lindenau (Sächs. Stb.) die Stationen Leipzig Berliner Bahnhof und Leipzig Eilenburger Bahnhof des Eisenbahn - Directionsbezirkes Halle,
b) in den directen Verkehr mit der Station Plagwitz-Lindenau (Preuss. Stb) die Stationen Leipzig I (Bayer. Bahnhof) und Leipzig II (Dresdner Bahnhof) der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Welche Entfernungen der Frachtberechnung zugrunde gelegt werden, ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die **Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft** zu der am **Mittwoch den 28. Februar 1900,** um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

43. (ausserordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Einziger Gegenstand der Verhandlung:

„Antrag auf Abänderung der §§ 2, 5, 7, 8, 10—16, 19, 21, 23, 25, 29, 33, 35—37, 39, 42—44, 46—55, 57, 58 und 60 der Gesellschafts-Statuten.“

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecbt nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Actien bis inclusive 20. Februar 1900** in **Wien** bei der k. k. privilegirten Oesterreichischen Länderbank, in **Prag** bei der Filiale dieser Bank, in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in **Lemberg** bei der Galizischen Actien-Hypothekenbank, in **Krakau, Czernowitz** oder **Tarnopol** bei den Filialen dieser Bank, in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank oder der Nationalbank für Deutschland, in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank, in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank, in **Paris** bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in **London** bei der Anglo-Austrian-Bank mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen, und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 10. Februar 1900.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
874	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Welser Localbahn-Gesellschaft	Stammholz der Pos. H—18, Punkt 1, der Güterclassification	Unter-Rohr	Wels transit	Aufgabe als Frachtgut mit nach einer Grenzstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder darüber hinaus gelegenen ausländischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	28 Heller	18 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
875	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Rüböl und Schmieröl	Wien I (K.E.B.)	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	314 Heller	250 Heller	64 Heller	Im Kartirungswege		
876	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte, sowie Mahlproducte	Buhenč St.E.G., Bubna St.E.G., Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag B.N.B., St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag St.B. transit, Prag-Anglobank Oe.N.W.B., Vysočan B.N.B. und Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennige			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen	Die oben [illegible] Frachtsätze gelten für das zwischen Wallwitzhafen (einschliesslich) und Hamburg gelegene Verkehrsgebiet
				Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag				61	50*)	11			
									56	45*)	11			
									97	86**)	11			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen-Bodenbach Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 10 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz.

**) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich der Frachtsatz für Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl etc. um 14 Pfennige per 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
877	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. St.E.G. Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbenmschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899, bezw. Elbenmschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899	Pfge. 158	Pfge. 133*)	Pfge. 25	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg und der Seeconnossements oder der Frachtbrief-Duplicate für den Weitertransport nach nördlich und nordöstlich von Hamburg gelegenem Gebiete. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen	
				Wien-Quaibhf. k.k.St.B.					159	130*)	29			
				Wien-Donauuferhahnhof der K.F.N.B.										
				Kornenhnrg					151	122*)	29			
				Ebenfurth-Mühle					193	164*)	29			
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	318	4			
				Budapest †)					224	212	12			
				Csaba					311	301	10			
				Czegléd					259	247	12			
				Dehreczen					316	311	5			
				Györ					202	190	12			
				Nagy-Kikinda					320	312	8			
				Nagyvárad					320	316	4			
				Pozsony					172	170 *)	2			
				Szeged Szeged-Rókus					298	286	12			
				Szolnok t. p. u.					273	261	12			
				Temesvár-Gyárvaros					325	313	12			
				Temesvár-Józsefváros					325	313	12			
				Zomhor					281	269	12			
				Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				158	96*)	62			
				Wien Quaibhf. k.k.St.B.					159	93*)	66			
				Wien D.U.B. der K.F.N.B.										
				Kornenhurg					151	85*)	66			
				Ebenfurth-Mühle					193	127*)	66			
				Arad	Laube und Tetschen Bodenbach-Landungsplatz				322	281	41			
				Budapest †)					324	175	49			
				Csaba					311	264	47			
				Czegléd					259	210	49			
				Debreczen					316	274	42			
				Györ					202	153	49			
				Nagy-Kikinda					320	275	45			
				Nagyvárad					320	279	41			
				Nyitra					226	189	37			
				Pozsony					172	133	39			
				Pozsony-flók-pályaudvár					176	139 *)	37			
				Pozsony-tárház					176	139	37			
				Szeged Szeged-Rókus					298	249	49			
				Szolnok t. p. u.					273	224	49			
				Temesvár-Gyárváros					325	276	49			
				Temesvár-Józsefváros					325	276	49			
				Zomhor					281	232	49			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige per 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennige per 100 kg.

†) Die für Budapest publicirten Frachtsätze gelten für die Stationen: Buda-Császárfürdö Kiterö, Budapest-Angyalföld, Budapest-d. v., Budapest-dunaparti teher-p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-fövamház, Budapest-fövarosi közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-kelenföld, Budapest-kitérö, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugotl-pályaudvar, Köbánya-alsó p. u. und Köbánya felsö p. u.

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Lauhe angegebenen Frachtsätze nm 5 Pfennige per 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Lanhe angegebenen Frachtsätze für Kleie um 22 Pfennige für 100 kg, im Uebrigen um 36 Pfennige per 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
878	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	K l e i e	Wien II K.F.J.B. „ K.F.N.B. „ St.E.G. „ Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Anfgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbenmschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Kartirungswege		
										143	133 *)		10	
				Wien-Qnaibhf. k.k.St.B.						144	130 *)		14	
				Wien-Donau-uferbahnhof der K.F.N.B.										
				Korneubnrg						136	122 *)		14	
				Ebenfurth-Mühle						178	164 *)		14	
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz			Elbenmschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899		322	318		4	
				Budapest†)						224	212		12	
				Csaba						311	301		10	
				Czegléd						259	247		12	
				Debreczen						316	311		5	
				Györ						202	190		12	
				Nagy-Kikinda						320	312		8	
				Nagyvárad						320	316		4	
				Pozsony						172	170 *)		2	
				Szeged						298	286		12	
				Szeged-Rókus						298	286		12	
				Szolnok t. p. u.						273	261		12	
				Temesvár-Gyárvaros						325	313		12	
				Temesvár-Józsefváros						325	313		12	
				Zombor						281	269		12	

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige per 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennige per 100 kg.

†) Die für Budapest publicirten Frachtsätze gelten für die Stationen Buda-Császárfürdö kiterö, Budapest-Angyalföld, Budapest-d.v., Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-fövámház, Budapest-fövárosi közrakt., Budapest-józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-kitérö, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Köbánya-alsó p. u. und Köbánya-felsö p. u.

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennige per 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze nm 22 Pfennige für 100 kg.

879	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Szászvár-Mäza	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	106 Heller	Im Kartirungswege				

Das Auf- nnd Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der Versender ist verpflichtet, die Sendungen bahnämtlich wiegen zu lassen, für welche Leistung bei Abwage auf der Geleisebrückenwaage ein Wägegeld von 60 Hellern per Wagen, bei Abwage auf der Brückenwaage für Strassenfuhrwerke ein Wägegeld von 0·6 Heller per 100 kg zu entrichten ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
880	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz des Specialtarifes 2	Kis-Ladna Margitfaln	Hangsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 180 176		Im Kartirungswege		
881	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schleifholz der Pos. H—19 (7) der Güterclassification	Diebling Jareschau Kardasch-Rečic Neuhans	Bnbenč	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 53 55 51 55		Im Kartirungswege		
882	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Garam-Hidvég	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	147 Heller		Im Kartirungswege		
883	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Coaks der Tarif-Pos. K—25	Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Bruck a/L. loco und translt Liesing Mödling Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Local-, bezw. Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 36 *) 36 *) 36 *) 29 *)		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Diese Frachtsätze werden unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien aufgegeben werden

*) Ausser diesen Frachtsätzen kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände in Anrechnung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
884	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine und Schotter	Chotzen Profil $\frac{2699}{2700}$	Morawan	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Anhang zum Localtarife	12 Heller	9 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1901, widrigenfalls jeder Retactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an die Bezirksvertretung in Holitz bei Morawan adressirt sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
885	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schlempen aller Art der Position 8—21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Troppau K.F.N.B. loco	Skrochowitz-Braunsdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen von einem mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schleppgeleises verbundenen Industrie-Etablissement zur Versendung gelangen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	21 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege			
886	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Triest-Südbahn	Ternitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 10. Februar 1900 bis 28. Februar 1900	Localtarif	157 Heller	123 Heller	34 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begutachtungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
887	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Elsenbahn Lemberg-Belzec (-Tomaszów)	Bruchsteine der Pos. 8—55a der Güterclassification des Tarif-Theiles I und Schlägelschotter	Skole	Bełzec Brzuchowice Dobrosin Hrebenne Glińsko Kamionka-Lipnik Knlików-Mierzwica Lemberg-Kleparów Lubycza Macoszyn Rawa ruska Zarndce Zaszków Zawadów Zołkiew	Aufgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Strassenbauten bestimmt sein nnd unter der Adresse der betreffenden k. k. Bezirksbaupttmannschaft, des Bezirksausschusses oder der Stadtgemeinde als Empfänger aufgegeben werden. Das Anf- nnd Abladen haben die Absender, bezw. Empfänger, auf eigene Kosten zu bewirken	bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Heller 90 42 65 82 60 72 51 37 86 55 76 49 47 45 57	Heller 54·3 26·7 40·0 49·9 37·3 44·1 31·8 24·4 51·9 34 2 46·5 30·8 29·8 28 8 35·2	Heller 35·7 15·3 25·0 32·1 22·7 27·9 19·2 12·6 34·1 20·8 29·5 18·2 17·2 16·2 21·8	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
54	Nr. 139 vom 5. December 1899	2645	Localbahn Saitz-Czeicz-Göding		Rübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle etc.	Gr.-Pawlowitz	Kobyli	In den Rubriken 9 nnd 10 hat der Frachtsatz **10 Heller** zu lauten	
55	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	537 nnd 538	Südbahn-Gesellschaft		Holz der Classe C nnd des Specialtarifes 2	Beliśće	Simmering	In der Rubrik 5 „nach“ soll es statt „Simmering“ richtig lanten: **„Simmering St.E.G.“**	
56	Nr. 8 vom 20. Jänner 1900	643	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische und Kokes	verschiedenen Stationen	Ischl und Salzburg	Die auf Spalte 6 befindliche Bemerkung ist in der letzten Zeile dahin richtig zu stellen, dass hinter „Ischl“, „bezw.“ Salzburg“ beizufügen ist	
57	Nr. 16 vom 10. Februar 1900	848	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Brennholz	Ajka	Wien St.E.G.	An Stelle des Artikels „Brennholz“ ist zu setzen **„Braunkohle“**	
58	Nr. 17 vom 13. Februar 1900	869	Südbahn-Gesellschaft		Bannaterialien	sämmtlichen österr. Südbahnstationen nnd den Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Laibach S.B.	In der 10. Rubrik soll es in der 4. Zeile anstatt „Einheitssatz von 0·26 Hellern per 100 kg und 100 km“ richtig heissen: „Einheitssatz von 0 26 Hellern per 100 kg und **1 km**“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. **Wien, 17. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Jänner 1900,*) Z. 56.619 ex 1899, betreffend die Concessionirung einer schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol nach Igls.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium der Stadtgemeinde Innsbruck die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol über Ambras, Aldrans und Lans nach Igls unter den in Folgendem näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn geniesst die Concessionärin die im Artikel V des Eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer mindestens vom 1. März bis zum 30. December eines jeden Jahres in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 6. Februar 1900 ausgegebenen VIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 18.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Der Concessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird der Concessionärin das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominalanlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten, zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahn für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Kleinbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Concessionärin ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Concessionärin, wie bei jener des genannten Verbandes, errichtet werden sollte.

§ 12.

Die Concessionärin ist verpflichtet, über Verlangen des Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§ 13.

Die Dauer der Concession mit dem in § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 14.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 15.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 15. Jänner 1900,*) betreffend die Umwandlung der Expositur des Hauptzollamtes Bielitz auf dem Bahnhofe in Dzieditz in ein selbstständiges Hauptzollamt II. Classe.

Die Expositur des Hauptzollamtes Bielitz auf dem Bahnhofe in Dzieditz wurde in ein selbstständiges Hauptzollamt II. Classe umgewandelt, welches seine Wirksamkeit mit 1. Jänner 1900 begonnen hat.

Ausser den Abfertigungsbefugnissen der früheren Zollexpositur wird dem neuen Hauptzollamte die Ermächtigung zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten nach Massgabe des Artikels IX, Z. 1, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 und zur Eingangsverzollung von Wollengarnen der T. Nr. 154 b ertheilt.

Jorkasch m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 13. Jänner 1900,**) betreffend die Betrauung des Ansagepostens Lažek in Galizien mit den Functionen eines Nebenzollamtes II. Classe.

Der Ansageposten Lažek in Galizien wird mit den Functionen eines Nebenzollamtes II. Classe betraut.

Seine Verzollungsbefugniss beschränkt sich jedoch nur auf jene Waaren, welche zum eigenen Gebrauche der Bewohner von Lažek und Umgebung bestimmt sind und auf dem Zuge nach dem Bestimmungsorte das Nebenzollamt I. Classe Chwałowice nicht berühren.

Jorkasch m. p.

---

*) Enthalten in dem am 6. Februar 1900 ausgegebenen VIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 19.
**) Enthalten in dem am 7. Februar 1900 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 22.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Nonnthal nach Lehen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft in Salzburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit Dampfkraft zu betreibende Localbahn von der gesellschaftlichen Station Nonnthal über Maxglan nach Lehen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. Jänner 1900. Z. 2852/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz elektrisch zu betreibender Kleinbahnen in Pola und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fürsten Alfred Wrede in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz elektrisch zu betreibender Kleinbahnen im Gemeindegebiete von Pola mit Abzweigungen: a) nach Fasana; b) zu den k. und k. Pulverlaboratorien; c) in den Kaiserwald und d) nach Fisella im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. Jänner 1900. Z. 57.941/2 ex 1899.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gänserndorf nach Gross-Enzersdorf mit Abzweigungen nach Albern und Marchegg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Pfarrer und Obmanne des Centralcomité für Marchfeldcultur Johann Evang. Mittendorfer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Markgrafneusiedl und Pysdorf nach Gross-Enzersdorf und von da einerseits unter Ueberbrückung des Donaustromes zu der nächst Albern ausserhalb des Wiener Gemeindegebietes projectirten Fäcalien-Pumpstation, andererseits über Probstdorf und Orth nach Marchegg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. Jänner 1900. Z. 57.658/2 ex 1899.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der projectirten Localbahn Raudnitz-Hospozin abzweigende Flügelbahn von Cernutz nach Welwarn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Obmanne der Bezirksvertretung Raudnitz und Gemeindevorsteher in Lipkowitz, Wenzel Malý, im Vereine mit dem Reichsrathsabgeordneten und Bürgermeister in Raudnitz, Erwin Špindler, dem Advocaten Dr. Wenzel Ornst und dem Ingenieur Alois Samohrd in Raudnitz mit dem Erlasse vom 5. Februar 1897, Z. 15.576/I ex 1896 (Verordnungs-Blatt Nr. 22 vom 23. Februar 1897), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit den Erlässen vom 31. December 1897, Z. 19.736/I (Verordnungs-Blatt Nr. 12 vom 27. Jänner 1898), sowie vom 13. Jänner 1899, Z. 60.732/2 ex 1898 (Verordnungs-Blatt Nr. 14 vom 4. Februar 1899), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Localbahn Raudnitz-Hospozin abzweigende Flügelbahn von Černutz nach Welwarn unter den im erstgenannten Erlasse bekanntgegebenen Bedingungen und Vorbehalten auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 24. Jänner 1900. Z. 59.862/2 ex 1899.

Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen.

(Vom 21. December 1899.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 5. März 1897, beschliesst:

Art. 1.

Nebenbahnen sind diejenigen Bahnen und Bahnstrecken, welche vorzugsweise dem Localverkehre oder speciellen Verkehrszwecken dienen und nicht den grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln.

Der Bundesrath wird nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Bahnen und Bahnstrecken bezeichnen, welche als Nebenbahnen zu betrachten sind.

Gegen diesen Entscheid kann innert drei Monaten der Recurs an die Bundesversammlung ergriffen werden.

Bei der Concessionsertheilung für neu zu bauende Bahnstrecken ist die Bestimmung, ob diese den Nebenbahnen zugetheilt werden, in die Concession aufzunehmen.

Durch Bundesbeschluss kann bei veränderten Verhältnissen, nach Anhörung der Concessionäre und der Cantone, eine Nebenbahn zur Hauptbahn oder eine Hauptbahn zur Nebenbahn erklärt werden.

Art. 2.

Für die Nebenbahnen gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. December 1872 und aller anderen für die schweizerischen Eisenbahnen erlassenen Bundesgesetze, soweit nicht im gegenwärtigen Gesetze abweichende Vorschriften aufgestellt sind.

Art. 3.

Der Bundesrath wird den Nebenbahnen sowohl für die Bauausführung und den Betrieb diejenige Einfachheit gestatten, welche ihrer Eigenart und Zweckbestimmung entspricht, als auch bezüglich der Bestimmungen über die Arbeitszeit bei den Transport-

anstalten Erleichterungen gewähren; immerhin soll die Betriebssicherheit gewahrt und das Personal vor Ueberanstrengung geschützt bleiben.

Insbesondere sind Einfriedungen der Bahn und Barrièren nur da zu verlangen, wo die Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge und die Sicherheit des Bahn- und des Strassenverkehres solche durchaus erfordern.

Der Bundesrath wird nach Anhörung der Vertreter der betreffenden Bahnen besondere Vorschriften erlassen für die normal- und schmalspurigen Nebenbahnen und die Strassenbahnen mit mechanischem Betriebe zur Bedienung des Localverkehres, für die Bergbahnen, die nur während der Sommermonate betrieben werden, sowie für die Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen und für die Tramways.

In Bezug auf Tarifbildung wird er innert den concessionsgemässen Grenzen thunlichste Freiheit gewähren.

Art. 4.

Der Bund wird den Nebenbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden, für Beförderung der Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe, beziehungsweise die höchste Gütertaxe, und da, wo Gütertaxen nicht bestehen, die volle Gepäckstaxe vergüten. Die Entschädigung wird auf Grund des monatlichen Gesammtgewichtes der Fahrpoststücke ermittelt, und es kann für dieselbe ein Aversalbetrag vereinbart werden.

Für die Beförderung der zu den Posttransporten gehörigen Conducteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden Beamten und Angestellten wird vom Bunde ferner den genannten Nebenbahnen eine Entschädigung von 2 Cts. per Fahrt und Kilometer vergütet.

Für die Beförderung von Bahnpostwagen erhalten die Nebenbahnen ausserdem eine Vergütung von 2 Cts. per Achskilometer.

Bedient sich die Postverwaltung zum Transporte der Postgegenstände der Fahrzeuge der Nebenbahnen, so sind diesen die Mehrauslagen für Anschaffung und Unterhalt der speciellen Einrichtung der Fahrzeuge zu vergüten.

Diese vom Bunde zu leistenden Entschädigungen, insoweit sie über die auf das Bundesgesetz vom 23. December 1872 begründeten Entschädigungen hinausgehen, fallen weg, sobald und für so lange, als die Bahnunternehmung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen einen Reinertrag von 4 Percent oder mehr abwirft.

Die Bestimmungen des ersten und zweiten Absatzes des Artikels 19 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 finden keine Anwendung auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb der Ortschaft dienen.

Art. 5.

Die Strassenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft und deren Umgebung dienen, und die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden eigentlichen Bergbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden, sind nicht verpflichtet, wenn der Betrieb durch Naturereignisse zeitweise unterbrochen wird, auf andere Weise für Herstellung des periodischen Personentransportes bis zur Wiedereröffnung des Bahnbetriebes zu sorgen.

Art. 6.

Die Bestimmungen des Artikels 25 des Bundesgesetzes vom 23. December 1872, betreffend Begünstigungen für die Militärtransporte, finden keine Anwendung auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft dienen, und auf die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden Bergbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden.

Art. 7.

Die Kreuzung und Schienenhöhe bestehender Haupt- oder Nebenbahnen durch eine neu zu erstellende Nebenbahn kann vom Bundesrathe unter Anordnung der zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichen Vorkehren gestattet werden; die bezüglichen Kosten sind von der Bahnunternehmung zu tragen, welche die Kreuzung verlangt.

Wenn aus Gründen der Betriebssicherheit eine Kreuzung in Schienenhöhe nicht zulässig erscheint, fallen die Erstellungskosten der zur Vermeidung der Niveaukreuzung auszuführenden Unter- oder Ueberführung ebenfalls zu Lasten der die Kreuzung verlangenden Bahnunternehmung, mit Ausnahme des Falles, dass die Kreuzung auf einer öffentlichen Strasse stattfindet oder die im Uebrigen auf einer öffentlichen Strasse angelegte Nebenbahn zur Vermeidung der Niveaukreuzung ausserhalb derselben geführt werden muss. In diesem Falle sind die bezüglichen Kosten zwischen der bereits bestehenden und der neuen Bahnunternehmung im Verhältnisse des durch die betreffenden Bahnlinien zu vermittelnden Verkehres zu vertheilen.

Die Kostenvertheilung wird in Ermanglung einer Verständigung unter den Betheiligten vom Bundesgerichte bestimmt.

Art. 8.

Soweit zur Herstellung des technischen und Betriebsanschlusses von Nebenbahnen unter sich und an Hauptbahnen die Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung nach folgenden Grundsätzen zu leisten. Der Bahn, welche die Anschlussstation, beziehungsweise Anschlussstrecke besitzt und verwaltet, sind unter Berücksichtigung der Vortheile, welche ihr durch den Anschluss erwachsen, höchstens die ihr zufolge der Mitbenützung erwachsenden Mehrausgaben an Verzinsung des Anlagecapitals der nach Bedarf erweiterten Anlagen und Einrichtungen, sowie an Betriebskosten zu vergüten, jedenfalls aber nicht mehr als der Betrag, welcher von der Anschlussbahn für Verzinsung der Anlage einer eigenen Endstation, beziehungsweise Zufahrtsstrecke und für Besorgung des Betriebsdienstes auf denselben auszugeben wäre. Die zu entrichtende Entschädigung wird in Ermanglung einer Verständigung unter den Betheiligten vom Bundesgerichte bestimmt.

Art. 9.

Bei Erlass des in Artikel 36 des Bundesgesetzes vom 23. December 1872 vorgesehenen Transportreglementes wird der Bundesrath den Nebenbahnen nach Möglichkeit Erleichterungen gewähren und diese für die einzelnen Kategorien nach Anhörung der Bahnverwaltungen in einem Anhange zum Transportreglement namhaft machen.

Art. 10.

Den Nebenbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden, werden bei Anwendung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 folgende Ausnahmen gestattet:

1. Bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die bei den Nebenbahnen bestehenden besonderen Verhältnisse zu berücksichtigen.

2. Bei Festsetzung der Fristen für die Tilgung der zu amortisirenden Verwendungen und der allfälligen Deficite des Erneuerungsfonds ist der finanziellen Lage der Nebenbahnen Rechnung zu tragen.

Art. 11.

Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Tscheitsch nach Steinitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. Februar die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Tscheitsch der Linie Saitz—Tscheitsch—Göding nach Steinitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision unter Ausschluss der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 1849.]

Projectirte Kleinbahn von Lustenau nach Dornbirn. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Februar die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Waibel, Bürgermeister in Dornbirn, vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Lustenau nach Dornbirn vorerst die Trassenrevision und Stationscommission vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dieser Amtshandlungen unmittelbar anschliessend an dieselben die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung durchzuführen. [E.-M.-Z. 56.]

Projectirte Localbahn Laun-Libochowitz. (Anschluss an die Station Libochowitz: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Dr. Peter Hilbert, Advocat und Bürgermeister in Laun, vorgelegten Detailprojectes für die Anschlussstrecke der projectirten Localbahn Laun-Libochowitz an die Station Libochowitz der Linie Lobositz—Libochowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Erweiterung der genannten Station (km 19·5—20·6/7) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 24. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 6773.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 24. Jänner 1900, Z. 87.143 ex 1899, der Budapester Actiengesellschaft für elektrische Verkehrsunternehmungen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für ein im Bereiche der Stadt Hódmezö-Vásárhely zu erbauendes Strasseneisenbahnnetz mit elektrischem Betriebe ertheilt. Das projectirte Strasseneisenbahnnetz wird von Hódmezö-Vásárhely ausgehen und bis zu den Ziegelwerken nächst Kutari-Ut führen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Bestellung von Locomotiven.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat sechs Stück Locomotiven System Mallet, Kategorie IV d, für Gebirgsbahnen bei der kgl. ungarischen Staats-Maschinenfabrik bestellt.

— (Investitionen auf der Hauptlinie Marchegg—Budapest.) Von dem im Jahre 1897 zum Ausbaue des zweiten Geleises auf der Hauptlinie Marchegg—Budapest bewilligten Betrage von K 3,200.000 (vergl. Vdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1897 und Nr. 31 ex 1899) wurden im Jahre 1897 K 500.000, 1898 K 600.000 und 1899 K 400.000 für den gedachten Zweck verwendet. Aus dem für das Jahr 1900 in das Budget hiefür eingestellten Betrage von K 550.000 sind die Kosten für den Umbau der Eisenbahnbrücke über die Ipoly (nächst der Station Párkány-Nána) und die Reconstruction des Tunnels von Pressburg in Abschlag zu bringen.

— (Regulativ für den Transport flüssiger Kohlensäure.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass bei strengster Verantwortlichkeit der Stationen Behältnisse (Cylinder) mit flüssiger Kohlensäure nur dann zur Beförderung angenommen werden dürfen, wenn durch Vorlage eines behördlichen Certificates der Nachweis geliefert wird, dass sie im Sinne des Eisenbahn-Betriebsreglements (Anlage B, Punkt XLIV) innerhalb von drei Jahren einer amtlichen Prüfung ihrer die Gefahr einer Explosion ausschliessenden Beschaffenheit und insbesondere der Haltbarkeit der Verschlussstücke unterzogen wurden.

— (Richtigstellung der Stationsnamen.) In Berücksichtigung des Umstandes, dass eine beträchtliche Anzahl von Gemeinden gleichlautende oder kaum merklich verschiedene Benennungen trägt, welcher Umstand leicht Verzögerungen und Verschleppungen in der Abwicklung des Transportgeschäftes verursacht, die für den Handelsverkehr um so nachtheiliger sind, als die Eisenbahn-Verwaltungen den betriebsreglementarischen Bestimmungen gemäss für die Folgen solcher Irrthümer der Parteien nicht verantwortlich sind, hat die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Sinne des Gesetzes über die Ortsnamen (G.-A. IV ex 1898) Veranlassung genommen, in der Neuauflage ihres Localtarifes und Kilometerzeigers eine rigorose Prüfung der Stationsbenennungen vorzunehmen, und wird diese Neuauflage sich bereits den Benennungen des erwähnten Ortsverzeichnisses anpassen, und zwar streng nach der Nomenclatur des vom kgl. Statistischen Amte verfassten Ortsverzeichnisses, und werden in den neueren Tarifmassnahmen (so z. B. im Verzeichnisse der Tarifbegünstigungen) schon die künftigen Stationsbenennungen benützt werden. Die Stationsvorstehungen wurden ferner im Wege einer Circularverordnung angewiesen, die richtige Benennung der Bestimmungsstationen in den Frachtbriefen zu veranlassen.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Ausbaubedingungen der Linie über den Pester Quai.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat anlässlich des Ausbaues der Linie am Budapester linksuferseitigen Quai der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Erhöhung ihres Actiencapitals um K 2,000.000 ertheilt. — In dem vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung zwischen der hauptstädtischen Municipalverwaltung und der Direction der Stadtbahnen abzuschliessenden, beiderseits im Principe acceptirten Vertrag sind unter Anderem folgende Punkte aufgenommen:

a) die Concessionsdauer der neuen Linie soll unter Verzicht auf die den alten Linien concessionsmässig eingeräumte 75jährige Dauer gleichzeitig mit diesen im Jahre 1940 ablaufen;

b) die vertragsmässige Participation der Commune an den Bruttoeinnahmen soll sofort nach Eröffnung des Betriebes in Kraft treten;

c) die Commune behält sich das Recht der Vermiethung der durch den Bau geschaffenen Viaducträume vor, deren Erträgniss mit K 8.— per Quadratmeter, in Summa mit K 28.000 präliminirt ist, gegen 80percentige Participation der Gesellschaft am jeweiligen Bruttoerträgnisse;

d) nach Fertigstellung der Quaibahn, als letztes Glied des Ringes im Bereiche der linksuferseitigen Bezirke, hat die Gesellschaft die Continuität des Ringverkehres einzuführen und die Strecke in vier gleichmässige Zonen mit dem Fahrpreise von je 12 Heller per Zone einzutheilen.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Einführung eines Ringverkehres zwischen Pest und Ofen.) Die Budapester Communalbehörde forderte die Direction der Strasseneisenbahn-Gesellschaft zur Einführung des in der Concessionsurkunde vorgesehenen Ringverkehres über die nunmehr im Zusammenhange stehenden Linien der Pester und Ofner Betriebsnetze der Gesellschaft auf, deren wechselseitige Anschlüsse mit Berührung des Südbahnhofes im Norden über die Margarethen-Brücke und im Süden über die Franz Josef-Brücke hergestellt sind. Die Einführung dieses Betriebes ist im März laufenden Jahres aufzunehmen.

Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft. (Betriebsthätigkeit im Jahre 1899.) Im Laufe des Jahres 1899 wurde das auf K 4,000.000 erhöhte Actiencapital der Ungarischen Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft voll eingezahlt. Im Sommer wurde der elektrische Betrieb auf sämmtlichen Linien der Temesvárer Strasseneisenbahn eröffnet. In Arbeit verblieben mit Schluss des Jahres die Umgestaltungsarbeiten und der Bau neuer Linien der Strasseneisenbahnen von Arad, Nagyvárad und Debreczen, sowie die Vorbereitung zur Anlage elektrischer Centralstationen in mehreren Städten des Alfölds, welche im Laufe des Jahres 1900 dem Betriebe übergeben werden sollen.

Ofener Bergbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 2. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Alexander Országh die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ofener Bergbahn-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1899 zur Verlesung, welchem zufolge 356.221 Civil- und 68.751 Militärpersonen, zusammen demnach 424.972 Passagiere die Bahn benützten, die — nach Hinzurechnung der für Abonnementskarten eingeflossenen Gulden 1785·52 — insgesammt fl. 30.701·68 bezahlten. Die Bahn war jederzeit in gutem Stande; der für Erneuerungen und Renovirungen zur Verfügung stehende Fonds beläuft sich derzeit auf fl. 57.986·36. Von dem zur Verfügung stehenden Reingewinne per fl. 11.464·51 beantragt die Direction, nach den in Circulation befindlichen 704 Actien eine Dividende von fl. 9·50 und nach jedem Genussscheine eine solche von fl. 3·50 zur Auszahlung zu bringen. Der Antrag der Direction wurde einstimmig acceptirt und schliesslich wurden 24 Stück Actien verlost, die vom 1. Juli angefangen mit fl. 100 eingelöst werden. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Preussen. (Amtliche Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Berlin [Carl Stangen'sches Reisebureau].) Vom 15. Februar ab wird das Carl Stangen'sche Reisebureau unter der Firma „Amtliche Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte, Berlin, Friedrichstrasse Nr. 72“ zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ausgeben.

— (Eröffnung der Kleinbahn Kreuz-Schloppe.) Am 31. December 1899 ist die in Kreuz, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, anschliessende Kleinbahn Kreuz-Schloppe für den Gesammtverkehr eröffnet worden. An der Strecke liegen die Stationen Klein-Lubs, Glashütte, Jonnenbruch, Selchowhammer, Selchow, Prellwitz und Schloppe. Den Betrieb leitet die Eisenbahnbau-Gesellschaft Becken & Comp., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Berlin W., Jägerstrasse 10.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Obernau.) Am 5. Februar wurde die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Station V. Classe Obernau auch für den beschränkten Güterdienst, lediglich für Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg, eröffnet.

— (Einstellung des Wagenladungsverkehres auf der Linie Kötzting—Lam.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge hat die Localbahn-Actiengesellschaft Lam den Wagenladungsverkehr auf der Linie Kötzting—Lam wegen Kohlenmangels bis auf Weiteres eingestellt.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Nebenbahn Blaufelden-Langenburg.) Am 22. Jänner ist die 12 km lange Nebenbahn Blaufelden-Langenburg mit den Stationen Wittenweiler, Raboldhausen, Oberweiler, Gerabrunn, Ludwigsruhe und Langenburg für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Schweiz. (Neue Güterschuppenanlage auf Bahnhof Zürich.) Der neue Güterbahnhof in Zürich enthält eine sehr bemerkenswerthe Güterschuppenanlage. Der Güterschuppen ist — wie das „Centr.-Bl. der Bauverw.“ mittheilt — in ähnlicher Weise, wie das wohl zuerst bei dem Eilgüterschuppen in Köln geschehen und inzwischen schon mehrfach — so z. B. in der grossen neuen Güterschuppenanlage in München — nachgeahmt wurde, mit sägeförmigen Ladebühnen versehen, die es ermöglichen, Auswechselungen einzelner Wagengruppen vorzunehmen, ohne dabei das Ladegeschäft an den übrigen Stellen zu stören. In Zürich sind die eigentlichen Ladegeleise in das Innere des Schuppens geführt, so dass das Ladegeschäft von den Unbilden der Witterung ganz unbehelligt bleibt. Dem Verkehrsumfange entsprechend, sind für den Empfänger 11, für den Versandt 4 Ladebühnen von je 36 m Länge, d. h. für je 4 Wagen vorhanden. Jeder Einzelladebühne entspricht ein überdeckter Hallenraum von etwa 1000 m², so dass sich im Ganzen eine überdeckte Fläche von 15.000 m² ergibt. Die Gesammtlänge der Empfangsgüterhalle beträgt etwas über 400 m, die der Versandthalle 158 m. Bei der grossen Tiefe von 24·42 m an den einspringenden Ecken der Ladebühnen sind zwischen den in der Flucht dieser Ecken stehenden Säulen und der Aussenwand noch zwei Zwischensäulen angeordnet, deren Abstand auch in der Längsrichtung 9 m beträgt, so dass auf jede Ladestaffel 4 Ladethore in der Aussenwand entfallen. Aussen an der Strassenseite sind am Empfangsschuppen sieben, am Versandtschuppen drei Drehkrahne angebracht, auch befinden sich an den Aussenwänden Budeneinbauten für Bodenmeister, Arbeiter u. s. w.

Die Geleise zwischen den beiden Schuppentheilen dienen zum Bereitstellen und Ordnen der an den Ladebühnen zu behandelnden oder behandelten Wagen und sind am Kopfende der Schuppenanlage durch eine Schiebebühne verbunden. Ebenda liegt auch das Güterabfertigungsgebäude, das aus Keller und Erdgeschoss, sowie zwei Obergeschossen besteht und gleichfalls von der Mittelachse aus nach Empfang und Versandt getrennt ist.

Güterschuppen der vorliegenden Art verdienen zweifellos grosse Beachtung, sie sind in der Leistungsfähigkeit bezüglich des Auswechselns der Wagen sowohl den Schuppen mit durchlaufenden Längsbühnen, als auch den Schuppen mit eingebauten Buchten und Drehscheibenbetrieb weit überlegen.

Russland. (Uebergang der Zarskoje-Sselobahn an die Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn-Gesellschaft.) Am 2./14. Jänner ist die Zarskoje-Sselobahn, welche St. Petersburg mit Zarskoje-Sselo und Pawlowsk verbindet, an die Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

— (Eröffnung des Betriebes auf der Strecke von Nikolskoje bis zur mandschurischen Grenze.) Am 13. Jänner ist auf der 97 km langen Strecke der Chinesischen Ostbahn von Nikolskoje bis zur mandschurischen Grenze der regelmässige Betrieb eröffnet worden.

Frankreich. (Baufortschritte der Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain“.) Das Stadium der Bau- und Einrichtungsarbeiten im Bereiche der Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain“ entsprach mit Schluss des Jahres 1899 jenem, welches im Ausführungsprogramme für die Fertigstellung der Arbeiten in Aussicht genommen war, und unterliegt es, wie berichtet wird, nunmehr keinem Zweifel, dass die Eröffnung des Betriebes rechtzeitig erfolgen kann. Ende des Vorjahres war bereits die in elf Baulose abgetheilte, insgesammt 11 km lange Untergrundstrecke, welche vertragsmässig bis zur Eröffnung der Weltausstellung in Betrieb zu setzen ist, nicht nur durchaus eingewölbt, sondern es sind deren 6 km bereits gänzlich bis auf die Legung der Schienen fertiggestellt, während im Bereiche von nur mehr 5 km die Herstellung von zur Verstärkung der Widerstandskraft gegen seitlichen Druck dienender Strebepfeiler auch schon nahezu beendet ist. Von den Stationen und Haltestellen sind deren 23 bis auf deren innere Einrichtung und die innere und äussere Decorirung im Baue vollendet. Gleichen Schritt mit den Bauarbeiten der Strecke und der Betriebsgebäude hält die Installation der maschinellen Einrichtung in den Stromerzeugungscentralen und sonstigen Localitäten für den technischen Betrieb, sowie auch die Montirung der Fahrbetriebsmittel, von welchen eine grössere Anzahl Motor- und Beiwagen schon zur Ablieferung bereit steht.

Schiffahrt.

Amerika. (Erweiterung des Panamacanals.) Im Jänner wurde unter der Firma „Panama Canal Company of America“ eine Actiengesellschaft mit dem Sitze in New-Jersey und einem Actiencapitale von 30,000.000 Dollars, welches im Bedarfsfalle auf 120,000.000 Dollars erhöht werden kann, zu dem Zwecke gegründet, sowohl den theilweise ausgebauten Panamacanal bis zum Grossen Ocean fortzusetzen als auch die bisher hergestellte Theilstrecke zu verbreitern und zu vertiefen. Die Gesellschaft ist ferner befugt, parallel zum Canale eine Isthmusbahn, sowie Dampferlinien, Werften und Lagerhäuser zu erbauen, bezw. zu betreiben. Dem Directionsrathe der neuen Gesellschaft gehören ausschliesslich amerikanische Staatsbürger an.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 14. bis 20. Februar 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

14. Februar, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich“, Capitän P. Badesich, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

15. „ um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän C. de Bretfeid, (in Verbindung mit dem Schnellzuge ans Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

16. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Dannbio“, Capitän D. Mistrorigo, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Bndna und Spizza.

17. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia“, Capitän L. Ivancich, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

20. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda“, Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dnicigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge ans Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, fl. 45.—.

Venedig.

14. Februar, Dampfer „Massimiliano“, Capitän S. Lucovich,
16. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän U. Laneve,
19. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän S. Lucovich,
} nm Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

14. Februar, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis“, Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern. Ankunft in Triest des Luxuszuges London—Ostende—Wien—Triest am 14. Jänner um 10 Uhr 58 Minuten Früh.

15. „ um 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Ettore“, Capitän P. Komnenovich, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

18. „ nm 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Ceres“, Capitän P. Ivellich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Caiamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Constanta, Sulina, Galatz und Braila.

20. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Venus“, Capitän C. Buzik, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra und Prevesa und in Piräus nach Khios und Smyrna.

21. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg“, Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

15. Februar, nm 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Pandora“, Capitän A. Petris, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden (eventuell Bombay), Colombo und Rangoon.

23. „ nm 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan) Dampfer „Silesia“, Capitän G. Verona, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay,** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. März. nm 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperatrix“, Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe.

Brasilien.

15. Februar, Dampfer „Aglaja“, Capitän G. Bonomo, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 16. December 1899:

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 31. December 1899:

Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow). Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Im Jänner 1900:

Localbahn Kepes-Bela-Podolin. Prioritätsactien (dieselben werden vorläufig nicht eingelöst).

Popradthaler Vicinaleisenbahn-Actiengesellschaft. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 10. Juli unter gleichzeitiger Ausfolgung der Genussscheine).

Am 2. Jänner:

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1883 (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 13. Jänner:

Leutschauthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 15. Jänner:

Marmaroser Salzbahn. 4½ pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 28. Jänner:

Késmárk-Szepes-Belaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 1. Februar:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1872 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann in Neubydžov Dr. Andreas Volkár in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 3. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 107, bildende Localbahn Chlumetz-Königstadtl betraut.

[E.-M.-Z. 59.932 ex 1899.]

Der Eisenbahnminister hat die Ministerialconcipisten Dr. Hans Strecker und Dr. Georg Ritter Younga von Lenie zu Ministerial-Vicesecretären im Eisenbahnministerium ernannt.

[E.-M.-Z. 187.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900, hinsichtlich der Abänderung über die Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken vom 15. März 1900, und hinsichtlich der Einführung der Beistellungsgebühr für eingerichtete Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter, sowie hinsichtlich der Frachtberechnung für Cement vom 1. April 1900 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Von den Aenderungen, bezw. Ergänzungen werden besonders hervorgehoben:

a) Anderweitige Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken (bereits kundgemacht im Vrdgs.-Bl. Nr. 12 vom 30. Jänner 1900, Seite 477, sub [93]);
b) Anderweitige Frachtberechnung für Cement auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
c) Beistellungsgebühr für eingerichtete Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — zu beziehen.

Hiedurch wird die Kundmachung vom 5. Februar 1900 im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 vom 10. Februar 1900, Seite 571 sub [124], gegenstandslos.

Wien, am 13. Februar 1900. [146]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines gemeinschaftlichen Heftes, enthaltend Kilometerzeiger und Lieferfristtabellen.

Mit 1. März 1900 tritt ein gemeinschaftliches Heft für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (sowie der mitverwalteten Localbahnen), der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. und ungar. Linien), einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (einschliesslich der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits in Kraft, welches die Kilometerentfernungen und Lieferfristtabellen für alle Gütertarife und einzelne Frachtsätze des vorbezeichneten Verkehrsgebietes enthält,

Exemplare dieses gemeinschaftlichen Heftes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von K 1 = Frcs. 1 für das Stück erhältlich.

Hiedurch werden die in den nachbenannten Tarifen enthaltenen Kilometerentfernungen und Lieferfristtabellen, sowie gegebenen Falls die Angaben der Frachtzuschläge für die Declaration des Interesses an der Lieferung aufgehoben, und zwar:

1. Theil IIa, Heft 1 und 2, vom 1. Juni, bezw. 15. November 1890.
2. Theil IIb vom 1. Juni 1890.
3. Theil III, Heft 1 und 2, vom 1. März 1899.
4. Theil IV, Heft 1 und 2, vom 1. Juni, bezw. 1. Juli 1894.
5. Theil V vom 1. Februar 1890.
6. Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. October 1898.
7. Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden (Verkehr mit Ungarn) vom 1. October 1898.
8. Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. Mai 1893.
9. Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafen uud Borstenvieh (Verkehr mit Ungarn) vom 1. Mai 1893.
10. Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern vom 1. April 1894.
11. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. October 1893.
12. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. (Verkehr mit Ungarn) vom 1. October 1893.
13. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen vom 1. December 1899.
14. Ausnahmetarif für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerbefett) vom 1. December 1893.
15. Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Wild vom 1. December 1899.
16. Ausnahmetarif für die Beförderung von todtem Wild vom 1. September 1893.
17. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen (Verkehr mit Ungarn) vom 1. März 1894.
18. Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen (Verkehr mit Ungarn) vom 1. März 1900.

Wien, am 14. Februar 1900. [147]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der auf Seite 74 des ab 1. Februar 1900 giltigen Tarifheftes 1 für Neupaka-Zittau aufgeführte Frachtsatz des Specialtarifes III wird mit Giltigkeit vom 3. März 1900 von 44 Pfg. auf **61** Pfg. richtiggestellt.

Wien, am 15. Februar 1900. [148

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Verkehr mit Ungarn.

Einführung des Nachtrages I (2. Auflage) zum Ausnahmetarife vom 1. August 1896 für Getreidesendungen etc. von ungarischen Stationen nach Genf transit.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 tritt zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife der Nachtrag I (2. Auflage) in Wirksamkeit. Dieser Nachtrag enthält verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Februar 1900. [149]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des II. Nachtrages zu den Tarifen, Theil II, Hefte 7, 8 und 9, vom 1. Februar 1898.

Am 1. März 1900 gelangt zu den in der Ueberschrift bezeichneten Tarifen je ein II. Nachtrag, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Classen- und Ausnahmetarife, zur Einführung.

Insoweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1900 in Kraft.

Abdrücke der hiedurch verlautbarten Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Februar 1900. [150]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus.

Giltig ab Schiffahrtsbeginn 1900 kommt der Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus zur Einführung.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom Schiffahrtsbeginn 1899 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direction kostenfrei erhältlich.

Wien, am 14. Februar 1900. [151]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung im Specialtarife für gedörrte Pflaumen etc.

In dem vom Schiffahrtsbeginne 1900 giltigen Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus ist in der zweiten Textzeile

„vom Schiffahrtsbeginne 1900 bis Schiffahrtsschluss 1901“

auf

„vom Schiffahrtsbeginne 1900 bis Schiffahrtsschluss 1900“

zu berichtigen.

Wien, am 15. Februar 1900. [152]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

Ab Schiffahrtsbeginn 1900 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg die ab Schiffahrtsbeginn 1900 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. Juni 1898,
II. „ „ „ 1. April 1899.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 1. April 1898.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. April 1898.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. April 1898.

Ausserdem bestehen „Besondere Vorschriften für den Schiffstransport bei Inanspruchnahme der Frachtsätze der ab 1. April 1898 giltigen Ausnahmetarife Nr. I (Bayern), Nr. II (Süddeutschland), Nr. III (Vorarlberg und Lindau) und Nr. IV (Schweiz) für den combinirten Schiffs- und Bahntransport.“ Neuauflage giltig ab Schiffahrtsbeginn 1900.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab Schiffahrtsbeginn 1900 bis 30. Juni 1900 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

Für Sendungen	Pfennige per 100 kg
a) von unterhalb Wien gelegenen Aufgabsstationen (Ladeplätzen) bis exclusive Budapest	8
b) von Budapest und unterhalb gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis inclusive Vukovár, dann von der Drau und dem Franzens- und Franz Josef-Canale	10
c) von unterhalb Vukovár gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis Golubatz, ferner von der Save, Theiss und dem Bega-Canale	15
Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen	25

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende August 1900 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Februar 1900. [153]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab Schiffahrtsbeginn 1900 bis 30. Juni 1900 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. Von unterhalb Budapest gelegenen Stationen bis inclusive Baja
   a) nach Budapest und Györ (Raab) . 10 Heller
   b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 14 „
2. Von unterhalb Baja gelegenen Donaustationen bis inclusive Golubatz, von Theiss-, Drau-, Save- und Bega-Canal-Stationen, ferner von Ladeplätzen des Franzens- und Franz Josef-Canals
   a) nach Budapest und Györ (Raab) . 14 „
   b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 18 „
3. Nach Barcs
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Bega-Canals und Ladeplätzen des Franzens- und Franz Josef-Canals . . . . . 12 „
   b) von Draustationen . . . . . 10 „
4. Nach Sissek
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Bega-Canals . . . . . 14 „
   b) von Savestationen . . . . . 12 „
5. Von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen
   a) nach Györ (Raab) und Pozsony (Pressburg) . . . . . 4 „
   b) nach Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen . . . . . 8 „
6. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
   a) nach Temesvár, Szeged (Szegedin), Eszék (Essegg), Mohács 20 Centim.
   b) nach Barcs, Sziszek (Sissek), Budapest, Györ (Raab), Pozsony (Pressburg), Wien, Korneuburg, Linz . . . . . 30 „

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an sackirten Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginn 1900 bis 30. Juni 1900 in den vorstehend

sub 1, 2, 3, 4 und 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q,

sub 6 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3, 4 und 5 mit jener der Verkehrsrelation sub 6 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die solcherart effectuirten Schleppladungs-Quantitäten geniessen die vorstehenden Refactien nicht, können jedoch behufs Erreichung der obenbezifferten Gesammtmengen mit den Quantitäten der expedirten sackirten Theilsendungen cumulirt werden.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis Ende August 1900 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Februar 1900. [154]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Neuauflage des „Getreide-Specialtarifes", der „Kartirungssätze für Getreide etc.", sowie der „Besonderen Vorschriften für den Schiffstransport zu den Ausnahmetarifen I, II, III und IV.

Mit Giltigkeit ab Schiffahrtsbeginn 1900 gelangen die folgenden Tarife zur Einführung:

1. Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Reis (ungeschält) und Oelsaaten im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Rumänien und Bulgarien;
2. Kartirungssätze für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Oelkuchen, Kleie aller Art, Malz und Mahlproducte im Verkehre von Rumänien, Bulgarien, Serbien und Oesterreich-Ungarn nach den bayerischen Schiffsstationen Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg;
3. Besondere Vorschriften für den Schiffstransport zu den Ausnahmetarifen I, II, III und IV des combinirten Schiffs- und Bahnverkehres,

wodurch die gleichnamigen Tarife vom 15. Juli 1898, bezw. vom 1. September 1895 sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt werden.

Exemplare sind kostenfrei bei der Direction in Wien und bei der Verkehrs-Direction in Budapest erhältlich.

Wien, am 14. Februar 1900. [155]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tarif für den Donau-Orientverkehr via Galaz.

Giltig vom Schiffahrtsbeginn 1900 gelangt ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft einerseits und Stationen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd andererseits zur Einführung.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1899 aufgehoben und ersetzt.

Der neue Tarif enthält ausser den bisherigen Verkehrsgebieten auch Frachtsätze nach den russischen Hafenplätzen Nicolajeff, Mariopul, Taganrog, Novarossisk und Rostov a. D. Den Verkehr mit diesen Plätzen vermittelt ab Constantinopel die Deutsche Levante-Linie.

Exemplare dieses Tarifes sind kostenfrei bei der Direction erhältlich.

Wien, am 14. Februar 1900. [156]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nachtrag III zum Localgütertarife.

Giltig vom Schiffahrtsbeginn 1900 gelangt der Nachtrag III zu den vom Schiffahrtsbeginn 1898 giltigen Allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifbestimmungen, der Güterclassification, sowie der Stations- und Specialtarife und ein berichtigtes Verzeichniss der gesellschaftlichen Stationen.

Der Nachtrag III ist zum Preise von 10 h per Stück, das Stationsverzeichniss kostenfrei bei der Direction erhältlich.

Wien, am 14. Februar 1900. [157]

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung neuer Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Bodenbach und Tetschen einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits.

Für den Güterverkehr zwischen Bodenbach und Tetschen einerseits und Gross-Schönau, Grottau, Herrnhut, Kratzau, Löbau, Machendorf, Neugersdorf, Reichenberg, Weisskirchen und Zittau andererseits werden am 17. Februar 1900 neue Frachtsätze eingeführt, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 1. April Giltigkeit.

Dresden, am 14. Februar 1900. [158]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bestimmungen für den Transport von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischern auf Strecken österreichischer Eisenbahnverwaltungen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 124 vom 29. October 1898 auf Seite 2353 unter Pos. [896] verlautbarten Bestimmungen werden mit Giltigkeit bis auf Widerruf dahin abgeändert, dass lit. g) die folgende neue Fassung erhält:

„g) In dem unter f) erwähnten Falle wird die Mitfahrt je eines Begleiters in jedem der beladenen Wagen gegen Entrichtung eines Fahrpreises von zwei Hellern per Person und Kilometer, einschliesslich der ärarischen Stempelgebühr gestattet."

Wien, am 15. Februar 1900. 159]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

Im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899 hat der auf Seite 204 enthaltene Frachtsatz für Güter der Classe I bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen in der Relation Wien (Südbahn) trs.—Eisenbrod (S.N.D.V.B.) anstatt 309 Heller richtig **399** Heller per 100 kg zu lauten.

Wien, am 15. Februar 1900. [160]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Fahrpreise III. Classe zwischen Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau, Gänserndorf und Lundenburg einerseits und Carlsbad B.E.B. andererseits über Brünn—Prag.

Mit 1. April 1900 gelangen zwischen Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau, Gänserndorf und Lundenburg einerseits und Carlsbad B.E.B. andererseits über Brünn—Prag nachstehende neue Fahrpreise III. Classe zur Einführung:

Von oder umgekehrt	Nach	Ueber	III. Classe	
			Schnellzug	Personenzug
			Fahrpreis in Hellern incl. Stempel per einfacher Fahrkarte	
Wien St.E.G. oder K.F.N.B. . . .	Carlsbad B.E.B.	Brünn—Prag (St.E.G.)	1731	1196
Stadlau			1731	1196
Gänserndorf . . .			1731	1196
Lundenburg *) . .			1731	1196

*) Diese Fahrkarten bestehen nur für den Verkehr nach Carlsbad.

Hiedurch werden die für die gleichen Relationen im Nachtrage I zu dem ab 1. November 1898 giltigen Tarife, Theil II, und zur Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits über Brünn—Prag und Aussig enthaltenen Fahrpreise III. Classe ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 15. Februar 1900. [161]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Localtarifes.

Mit 1. April 1900 gelangt ein neuer Localtarif für die Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen zur Einführung, durch welchen die Tarife und Bestimmungen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr für die Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen des vom 1. Mai 1898 giltigen Localtarifes aufgehoben werden.

Exemplare des neuen Localtarifes sind bei der Direction und in den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft zum Preise von K 2·— erhältlich.

Salzburg, am 14. Februar 1900. [162]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II a, vom 1. Juni 1895. (Tarifirung von Kohlenstiften.) Für den Artikel „Crayons pour lampes électriques" ist die im Theil I B auf Seite 105 unter der laufenden Nr. 1480 angegebene Classification massgebend.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Gütertarif, Heft C [Abschnitt II], für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1898: Tarifirung von Abfallbrennholz.) Nach Tarifanzeiger der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen 1899 Nr. 40, Seite 404 unter Ziffer 10, tarifirten Abfallhölzer zu Brennzwecken nach dem Brennholzausnahmetarif Nr. 7.

Um irrige Frachtberechnungen zu vermeiden, wurden die Dienststellen darauf hingewiesen, dass daher auch Abfallbrennholz in Bündeln (Bündelbrennholz) nach diesem Tarif zu berechnen ist.

— (Gütertarif, Heft C [Abschnitt II], vom 1. April 1898: Ergänzunng des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Scherben.) Auf Seite 153 des Heftes C, Abschnitt II, ist beim Ausnahmetarif Nr: 11 für Scherben nachzutragen:

	nach Schwandorf	nach Wiesau
von Marktleuthen . .	0·30 Mk.	0·13 Mk.
„ Marktredwitz . .	0·26 „	0·08 „

für 100 kg.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern-Schweizerische Nordostbahn vom 16. August 1899. (Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 12 für Sprit und Spiritus.) Der Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus (Seite 18) ist durch Einführung entsprechender directer Frachtsätze (Seite 10 des I. Nachtrages zum 1. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. December 1899) hinfällig geworden und deshalb zu streichen.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Tarifirung von „Thee".) Ab 1. Februar 1900 wird der Artikel „Thee" zu den bestehenden Frachtsätzen für Kaffee (Ausnahmetarif a[1]) abgefertigt.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 18.) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 18 für gesalzene Häute von Lindau nach Rybnik und Brieg werden aus Anlass der zum 1. Jänner 1900 erfolgten Versetzung dieses Artikels in den Specialtarif I vom genannten Zeitpunkte ab aufgehoben.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Mühlerzeugnissen von Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn-Actiengesellschaft in München zur Ausfuhr nach Oesterreich vom 10. October 1897. (Ergänzungen und Aenderungen.) Auf Seite 4 des Nachtrages I ist bei Ziffer 8 nachzutragen:

Lagerhaus des oberpfälzischen Kreisverbandes landwirthschaftlicher Darlehenscassenvereine am Bahnhofe Regensburg.

Ferner sind im Haupttarife Seite 8, 16 und 21 die Stationsbezeichnungen:

Doos in Nürnberg—Doos,
Dutzendteich in Nürnberg—Dutzendteich,
Mögeldorf in Nürnberg—Mögeldorf und
Schweinau in Nürnberg—Schweinau

abzuändern.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Kürzung der Entfernungen für Freiwaldau.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 sind die im Nachtrage IX, bezw. VIII für Freiwaldau, Kreis Sagan, vorgesehenen Entfernungen um je drei Kilometer zu kürzen.

Hiemit hat die bisherige Kürzung der Entfernungen um drei Kilometer bei der Berechnung der Frachten für die auf Grund des Militärtarifes abzufertigenden Militärsendungen, der Lieferfristen, der Deckenmiethe, der Gebühr für Schutzwagen und der Declaration des Interesses an der Lieferung in Wegfall zu kommen.

Verkehr Bayern—Russland. (Rubelcours.) Für die Umrechnung aus der russischen in die deutsche Währung und umgekehrt hat die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen festgesetzt, dass ab 10. Jänner 1900 bis auf Weiteres der Cours von 1 Rubel = 2·16 Mk. anzuwenden ist.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem 1. Februar n. St. 1900 wurden die Stationen Coswig (Anhalt) des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a. S., Gross-Chelm des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz und Langenöls des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau in das Tarifheft 1 für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1899. (Kürzung der Holz-Ausnahmetarife.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 sind im Verkehre zwischen Benediktbeuern, Bichl, Kochel und Schönmühle einerseits, dann den Stationen der Strecken

Sonthofen—Oberstdorf,
Markt Oberdorf—Füssen,
Murnau—Garmisch-Partenkirchen,
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg,

sowie den Stationen Donaustauf und Stadtamhof andererseits für Holz der Ausnahmetarife Nr. 1 b und 7 die bezüglichen Frachtsätze um je 0·06 Mk. für 100 kg zu kürzen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C (Abschnitt II) für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1898. (Abfertigungsvorschriften für Sendungen an die Münchener Lagerhäuser.) Sendungen an das Stadtlagerhaus in München sind nach München S.B., Sendungen an das Lagerhaus (Lagerhausabtheilung) der Bayerischen Bank, vormals C. Schmederer in München, und Sendungen an das Lagerhaus der Bayerischen Handelsbank in München sind nach München O.B. abzufertigen, wenn im Frachtbriefe nicht ein anderer Empfangsbahnhof vorgeschrieben ist.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 wird für die Beförderung von Holz, wie in den Ausnahmetarifen 1 b und 7 genannt, in Wagenladungen auf der Localbahn Penzberg-Kochel der Zuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Nachtrag XI.) Mit Wirksamkeit vom 1 Jänner 1900 ist der Nachtrag XI mit folgendem Inhalte zur Einführung gelangt:

I. Aenderungen von Stationsnamen.
II. Aenderung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung.
III. Aenderung der besonderen Tarifvorschriften.
IV. Aenderung und Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
V. Ergänzung der Kilometertafel I.
VI. Ergänzung nnd Aenderung der Kilometertafel II.
VII. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife:
1. Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif).
2. „ 4 c (Rübenerde zum Düngen).
3. „ 5 (Wegebaumaterialien).
4. „ 9 b (Blei—wird aufgehoben—).
5. „ 9 S (Schiffsbaueisen).
6. „ 13 (Blei in Blöcken etc.).

VIII. Berichtigungen.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Getreideausnahmetarif Nr. 6.) Mit Wirkung vom 10. Jänner 1900 wurde die Station Ochsenhausen in den Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide etc. nach Friedrichshafen transit mit einem Frachtsatze von Mk. 0·42 für 100 kg einbezogen.

— (Tarif für die Beförderung lebender Thiere.) Die Tafel zur Berechnung des Frachtzuschlages aus der Declaration des Interesses an der Lieferung von lebenden Thieren auf Seite 26 des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr, Theil II, vom 1. April 1899 ist mit Wirkung vom 1. Jänner 1900 ausser Kraft getreten. Es ist daher diese Tafel, ebenso wie die Verweisungen auf die Tafel Seite 2 und 10 des Tarifes zu streichen. Die Berechnung des Frachtzuschlages für Angabe des Interesses an der Lieferung von lebenden Thieren erfolgt ab 1. Jänner 1900 lediglich nach Massgabe der Bestimmungen des mit dem genannten Zeitpunkte zur Ausgabe gelangten neuen Theiles I für die Beförderung von lebenden Thieren (Seite 15 unter V.) Bezüglich der frachtfreien Beförderung der nicht der Eisenbahnverwaltung gehörigen Geräthe sind nunmehr die Bestimmungen im neuen Theil I unter § 20 der allgemeinen Tarifvorschriften (Seite 12 und 13) massgebend. Im Theil II ist daher auf Seite 5 bei Ziffer 4 zu § 44 der zweite Absatz zu streichen.

Ausnahmetarif für Fleisch etc. Schweiz—Paris vom 1. April 1892. (Kündung.) Der Eilfrachttarif für Butter, Fische, Fleisch, todtes Geflügel und Wildpret ab schweizerischen Stationen nach Paris via Petit-Croix und Delle vom 1. April 1892 wurde auf den 30. April 1900 gekündet. Ueber die Einführung eines neuen Tarifes wird seinerzeit besondere Publication erfolgen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
888	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Kattowitz	Pilsen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschrift via Mittelwalde—Wysočan—Prag k.k.St.B. transit tragen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	163 Heller		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden, mit der Routenvorschrift via Mittelwalde—Wysočan—Prag k.k.St.B. transit versehenen Original-Frachtbriefe bis längstens Ende April 1900	
889	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Vlarapass transit	Iglau Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen die Routenvorschrift via Okřisko tragen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	97 Heller		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden, mit der Routenvorschrift via Okřisko versehenen Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Mai 1900	
890	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Elchenholzextract	Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennige				
				Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B. trs. Wien-Donauquaibahnhof k.k.St.B. trs.						162	104 *)	58	Im Kartirungswege		
				Kornenburg						163	105 *)	58			
										155	97 *)	58			
				Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Schönpriesen-Umschlag					157	99 *)	58			
				Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B. trs. Wien-Donauquaibahnhof k.k.St.B. trs.						158	100 *)	58			
				Kornenburg						150	92 *)	58			
				Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Dresden-Elbkai						151				
				Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B. trs. Wien-Donauquaibahnhof k.k.St.B. trs.							152				
				Kornenburg							144				

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
891	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen	Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bestimmungen	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlagstarif für West-Oesterreich vom 1. November 1896				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbumschlagstarife für West-Oesterreich vom 1. November 1896 für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Documente	Die vollständigen, auf dieses Zugeständniss bezugbabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. März 1900 zur Einführung kommenden Nachtrag V zum Elbeumschlagstarif für West-Oesterreich enthalten
892	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Ludwigsdorf	Korneuburg (Donauumschlag)	Einhaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen für unterhalb von Pressburg gelegenen Stationen bestimmt und die bezüglichen Frachtbriefe müssen mit der Routenvorschrift: „über Mitteisteine—Chotzen—Brünn—Znaim" versehen sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Niederschlesischer Koblentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc., vom 1. November 1897	Kronen per 10.000 kg 140·4	84·1	56·3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Eisenbahnfrachtbriefe bis Korneuburg (Donauländ), ohne Refactiestempel, und der correspondirenden, nach einer unterhalb Pressburg gelegenen Schiffsstation lautenden Schiffsfrachtbriefe ab Korneuburg D.D.S.G., consignirt, längstens bis Ende März 1901	
				Rubengrube					140·6	82·9	57·7			
				Neurode					140·0	82·3	57·7			
				Möhlten					138·2	81·9	56·3			
893	**Oesterr. Nordwestbahn**		Kalk, gebrannt	Hohenelbe	Böhm. Skalitz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1900	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Heller 44	Heller 38	Heller 6	Im Kartirungswege		
					Königgrätz				45	44	1			
					Neubidschow				45	39	6			
					Smidar				44	37	7			
					Turnau				44	37	7			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
894	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen	Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bedingungen	vom 1. März 1900 bis Ende December 1900	Nachtrag I zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Documente	Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. März 1900 zur Einführung kommenden Nachtrag I zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich enthalten
895	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Mittelwalde transit	Prag k.k.St.B. transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	70·6 Heller		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende April 1900	
896	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 136 ex 1899, Post 2524 sub b), für Kohlen nach Prag Hrabovka transit publicirte Nachlass von 38 Kronen per 10.000 kg gilt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1900 unter Aufrechthaltung der sonstigen Bestimmungen auch für Kohlensendungen nach Weseli-Mezimosti und Prag Smichov. Die Liquidirung des Nachlasses erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden, die Routenvorschrift via Mittelsteine—Tinischt—Königgrätz—Kolin aufweisenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende April 1900.												
897	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Oesterr. Nordwestbahn	Zucker aller Art der Pos. Z—8 a des Tarifes, Theil I	Kuttenberg Stadt	Linz Salzburg Wels	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 234 166 291 203 251 177		Im Kartirungswege		
898	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Soda, calcinirt	Ebensee	Aussig (chem. Fabrik, Fabriksbof)	Aufgabe als Frachtgut Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	175·6 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
899	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen	Bier der Tarif-Position B—13	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Traiskirchen E.W.A. Uebergang	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei.	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen vom 17. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	Heller 30	26	4	Im Kartirungswege		
				Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen.			44	40	4			
			Frachtgüter aller Art	Traiskirchen E.W.A. Uebergang	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof oder Tribuswinkel	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen.				6 mindestens aber 6 (sechs) Kronen für jeden Wagen	-			
				sowie umgekehrt										
			Bierfässer und Bierflaschen, leer, gebraucht, als Rücksendung	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes IX des Localgütertarifes, Theil II, der Eisenbahn Wien-Aspang vom 1. März 1898			30	30				
900	**Eisenbahn Wien-Aspang**	betheiligten Verwaltungen	Gypsplatten und Gypsdielen	Puchberg am Schneeberg	Wien (Matzleinsdorf), Wien E.W.A., Klein-Schwechat loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 17. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife		Heller 50		Im Kartirungswege		
					Penzing					59				
901	**Buschtöhrader Eisenbahn**		Salz (Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine und Fabriksalz) als Frachtgut	Eger (B.E.B.)	Carlsbad (B.E.B.)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	50 Heller	48 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
902	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holzkohlenbriquettes	Liebau (S.N.V.B.) Mittelwalde (Oe.N.W.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarife des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller 98 93 98	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bodenbach (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)					98				
				Bodenbach (B.N.B.)	Wien (Oe.N.W.B.)					98				
				Bodenbach (B.N.B.) Tetschen (B.N.B.)	Wien II (K.F.J.B.)					98				
				Halbstadt (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					100				
903	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Classe C, Pos. 8—55 b der Güterclassification	Budischau	Brünn St.E.G.	Anfgabe als Frachtgut, Zahlung der Fracht mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	44 Heller	32 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
904	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Z i e g e l	Knowiz	Strebichowitz-Vinařitz	Anfgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif, bezw. Ansnahmetarif 12	12 Heller	10 Heller;*)	2 Heller	Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Zuschubgebühr von der Station Strebichowitz-Vinařitz nach Libuschin (Rangirbahnhof) nicht inbegriffen. Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
905	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Märzdorf	Ansstg (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Bei Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	90 Heller	Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nummer	906	907	908	909	910
	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mauer- und Dachziegel	Cement	Schafwollgarne	Eichenkant- und Schnittholz aus Pos. H—18 Ziffer 3, dann Eicheulangschwellen der Pos. H—19 Ziffer 4 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Eisenbleche der Pos. E—5 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Dnrvay	Lobositz St.E.G.	Neudek	Barcs	Judenburg
nach	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Brünn St.E.G.	Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) / Jägerndorf (k.k.St.B.)	Wien Matzleinsdorf transit	Teschen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarif bestimmungen	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmt und an den Stationsvorstand in Wien, Nordbahnhof adressirt sein	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 20. Februar 1900 bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westnngar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. Localtarife	Localtarif	Localtarife	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		130 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	38 Heller	118 Heller	544 Heller / 510 Heller	107 Heller incl. ungar. Steuer	246 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		12 Heller		Verschieden	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			

Fortlaufende Nummer	911	912
1		
Die Publication erfolgt	**Südbahn-Gesellschaft**	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**
von der und im Namen der		Localbahn Krakau-Kocmyrzów
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Sand und Schotter	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I; Getreide der Pos. G—9; Milchgeschirr, leeres, gebrauchtes; Geflügelsteigen, leere, rückkehrende; Milch (exclusive condensirter Milch); Geflügel in Steigen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Saturn	Bieńczyce; Grzegórzki; Krakau; Kocmyrzów
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Bozen-Gries	Grzegórzki; Krakau; Bieńczyce; Kocmyrzów
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Strassen oder zu Regiezwecken der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an die betreffenden öffentlichen Organe, bezw. an Organe der Bozen-Meraner Bahn adressirt sein	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufgabe als Eilgut: in beliebigen Mengen; in Sendungen von mindestens 100 Liter per Frachtbrief; in beliebigen Mengen Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 20. Februar 1900 bis auf Widerruf, bezw. bis Ende August 1900, und vom 1. November bis Ende December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	18 Heller	Heller: 40 / 37 / 40 / 37 / 40 / 37 / 36 / 34 / 24 / 22 / 24 / 22 / 36 / 34 / 19 / 17 / 19 / 17
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10 Heller	Heller: 36 / 34 / 24 / 22 / 24 / 22 / 36 / 34 / 19 / 13 / 13 / 13
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	8 Heller	Heller: 4 / 3 / 12 / 12 / 16 / 15 / 4 / 3 / 6 / 4 / 6 / 4
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		Bei Inanspruchnahme dieser Ermässigung findet die im Verordnungs-Blatt Nr. 3 vom 9. Jänner 1900 unter Post-Nr. 205 und 216 publicirte Refactie rücksichtlich der begünstigten Localbahnstrecken keine Anwendung

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. **Wien, 20. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Neuorganisation des Generalrathes des Ingenieurcorps des Ponts et Chaussés in Frankreich. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 28. December 1899,*) betreffend die gleichförmige Einrichtung, Ueberwachung und Untersuchung der Lichter und Signalmittel auf Grund der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See (Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 17. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 95).

Einleitende Bestimmungen.

Schiffe und Fahrzeuge dürfen, die Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See befolgend, keine anders eingerichteten Lichter und Signalmittel zeigen, verwenden und in keiner anderen Art und Weise gebrauchen, als wie dies durch die nachstehenden Vorschriften bestimmt ist und ihnen ihrer Gattung und Grösse nach zukommt.

Die Anzahl und Gattung der Lichter und Signalkörper, welche am Bord vorräthig zu sein haben, ist aus der Tafel I zu entnehmen.

Bei jedem k. k. Hafen- und See-Sanitäts-Capitanate hat je ein Muster der verschiedenen Gattungen der vorgeschriebenen Laternen in vollkommen ausgerüstetem Zustande vorhanden zu sein, welches dort zur Ansicht aufzubewahren ist.

Lichter.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel I.

Alle Lichter, welche von Schiffen und Fahrzeugen im Sinne der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See zu führen oder zu zeigen sind, müssen den nachstehenden Bestimmungen entsprechend eingerichtet und derart angebracht oder aufgestellt werden, dass deren unbehinderte Sichtbarkeit unter allen Umständen und Verhältnissen gewahrt erscheint. Bei Segelschiffen darf eine Aenderung der Segellage oder eine Vermehrung der Segel die Sichtbarkeit der Lichter in keiner Weise beeinträchtigen. Die Innenbordbeleuchtung der Schiffe darf niemals Anlass geben, dass eine Verwechslung mit einem der vorschriftsmässig zu führenden Lichter stattfinden kann.

Die elektrischen Leitungen sämmtlicher zu Lichtern verwendeten Glühlampen müssen derart geschützt sein, dass Beschädigungen irgend welcher Art möglichst vermieden werden.

Die Laternen und Lampen sämmtlicher zur Führung vorgeschriebenen Lichter sind an Bord an einem hiezu geeigneten, entsprechend geschützten Orte, womöglich auf Deck, aufzubewahren. Die Ersatzlaternen und Lampen der Seiten- und Focklichter sind auf Dampfern in Brückenhäuschen oder auf Deck in einer eigenen Lichtkammer zu verwahren. Die Reinigung, Instandhaltung und Aufbewahrung sämmtlicher Lichter ist einer hiefür bestimmten, in der Schiffsrolle in dieser Anstellung vorzumerkenden geeigneten Person der Schiffsbemannung anzu-

*) Enthalten in dem am 29. December 1899 ausgegebenen CVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 254.

vertrauen, welche in dieser Eigenschaft seitens der hiezu berufenen Behörden nebst dem Schiffer zur Verantwortung gezogen werden kann. Hiedurch wird jedoch die Verantwortlichkeit anderer mit der Behandlung der Lichter zeitweilig beauftragten oder dazu berufenen Personen nicht aufgehoben.

Seitenlichter.

Artikel II.

§ 1. Aufstellung.

Schiffe haben ihre Seitenlichter womöglich vor der Mittelsection und thunlichst weit gegen vorne an der betreffenden Bordseite an solcher Stelle, in solcher Art und Höhe anzubringen, dass deren vorgeschriebene Sichtbarkeit gewahrt ist und dieselben vor Beschädigung durch Wellenschlag nach Möglichkeit geschützt sind. Als solche Plätze eignen sich die Seitenenden der Commandobrücken, das Vorcastell, die höchstgelegenen, äussersten Theile der Radkästen, eigens hiezu eingerichtete Krahne, Ausleger, Plattformen oder Lichtthürmchen.

Die Verwendung von Bootskrahnen für die Führung von Seitenlichtern ist nicht gestattet.

§ 2. Schirme und Plattformen.

Die Schirme und Plattformen der Seitenlichter sind auf einem der oberwähnten oder sonst entsprechenden Orte frei von jedwedem Hindernisse anzubringen und verlässlich zu befestigen.

Sind solche Schirme auf eigens eingerichteten Krahnen, Auslegern oder Plattformen angebracht, so müssen dieselben derart gegen aussenbords reichen, dass die Seitenlichter in der vorgeschriebenen Richtung ohne Unterbrechung sichtbar sein können.

Segelschiffe und Segelfahrzeuge von weniger als 80 Tonnen Bruttoraumgehalt, welche keine Quersegel führen und ohne Behinderung der Handhabung der Segel und des laufenden Gutes die Lichter nicht auf Krahnen führen können, dürfen Plattform und Schirm an den Fockwanten befestigen; dieselben müssen jedoch derart angebracht sein, dass sie dem vorgeschriebenen Zweck vollkommen entsprechen.

Die Schirme der Seitenlichter müssen eine solche Länge besitzen, dass sie, vom Mittelpunkte der Flamme gemessen, mindestens 91 cm vor den Lichtern hervorragen. Dieselben haben parallel zur Kielrichtung derart befestigt und hat das Licht so abgeblendet zu sein, dass die von der äusseren Kante der Kopfleiste des Schirmes zur inneren Kante des Dochtes oder des elektrischen Glühkörpers gezogene Linie, bezw. die durch die äussere Fläche der Aussenleiste gebildete Ebene mit der Kielrichtung parallel ist. Falls an den Laternen der Seitenlichter keine entsprechende Einrichtung besteht, damit das volle Licht der Seitenlichter wirklich nur bis auf zwei Striche über die Dwarsrichtung nach achter sichtbar sei, so ist die achtere Querwand des Schirmes derart zu verfertigen, dass der hervorragende Theil das Seitenlicht in der vorgeschriebenen Richtung nach achter abblendet. Die Höhe der Schirme muss der Höhe der Laternen mindestens gleichkommen. Der Schirm des Steuerbordseitenlichtes hat grün, jener des Backbordseitenlichtes hat roth angestrichen zu sein.

Um einer Verwechslung des grünen und des rothen Seitenlichtes bei ihrer Aufstellung vorzubeugen, ist an den Plattformen, auf welchen die Lichter ruhen, an den Schirmen oder den Laterngehäusen eine derartige Einrichtung anzubringen, dass das grüne Licht nur am Steuerbord, das rothe nur am Backbord ausgesetzt werden kann.

Wenn auf kleinen Schiffen oder Lotsenfahrzeugen (Artikel 6 und 8 der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See) tragbare Seitenlichter angewendet werden dürfen, sind die Schirme an den Laternen fix anzubringen und können zum Umklappen eingerichtet sein.

Die Fläche der Plattform darf die Basis der Laterne des Seitenlichtes nur um Geringes überragen.

§ 3. Lichtthürmchen.

Die zur Unterbringung der Seitenlichter dienenden und möglichst weit gegen vorne aufzustellenden Lichtthürmchen müssen an ihrem vorderen Theile in entsprechender Höhe eine Ausnehmung haben, um den Lichtstrahlen den Austritt in der vorgeschriebenen Richtung zu gestatten.

Die Ausnehmungen müssen mit Glasfenstern aus farblosem Glase bester Qualität, welche aus einem Stücke erzeugt sind, abgeschlossen sein.

Wenn in der Lampe mehr als ein Docht verwendet wird, so ist die eben erwähnte Ausnehmung entsprechend grösser zu halten. Ausserdem haben diese Lichtthürmchen mit Oeffnungen oder mit einer Vorrichtung versehen zu sein, welche es ermöglicht, zu prüfen, ob die Abblendung des Lichtes in der festgesetzten Weise erfolgt.

§ 4. Oscillirende Schirme und kardanische Aufhängung.

Oscillirende Schirme sind kardanisch aufgehängten Laternen im Allgemeinen vorzuziehen; nur bei Schiffen, welche einen häufigen und grossen Wechsel in der Trimm aufweisen, sind letztere vortheilhafter.

Wenn die Seitenlichter kardanisch aufgehängt sind, so müssen die Punkte der Aufhängung mit dem Mittelpunkte der Linsen in einer Horizontalebene liegen, damit der Winkel, unter dem sich die am meisten divergirenden Strahlen unter einander kreuzen, möglichst constant bleibe. Sind jedoch die Lichter und die Schirme gemeinsam kardanisch aufgehängt, so fällt diese Vorsichtsmassregel weg und kann die Ebene der Aufhängungspunkte unterhalb oder oberhalb des Linsenmittelpunktes liegen.

Bei Seitenlichtern, welche mit oscillirenden Schirmen versehen oder kardanisch aufgehängt sind, können die Linsen stärker convex sein, als dies laut § 6, vorletzter Absatz, bei fix angebrachten Lichtern mit Rücksicht auf eine eventuelle Neigung des Schiffes vorgeschrieben ist.

§ 5. Laternen.

Die Laternen der Seitenlichter müssen aus Kupfer oder Weissblech erzeugt und innen durchaus gut verzinnt sein.

Sind die Laternen aus Kupfer erzeugt, so ist die Bordseite, auf welcher sie zu gebrauchen sind, durch eine metallene Aufschriftstafel auf denselben ersichtlich zu machen und überdies ist in der Thüre der Laterne eine mit einem gleichfarbigen Glase verdeckte kleine Oeffnung herzustellen.

Sind die Laternen aus Weissblech erzeugt, so müssen dieselben von Aussen mit einer ihrem Glase und Schirme gleichen Farbe, daher die Seitenlichter der Steuerbordseite grün, jene der Backbordseite roth angestrichen werden.

Ueberdies sind die Laternen mit einer derartigen Einrichtung zu versehen, dass sie nur an der für sie bestimmten Bordseite aufgestellt werden können.

Die Luft- und Rauchöffnung der Laterne muss genügend gross und so eingerichtet sein, dass die Flamme durch den Luftzug nicht ausgelöscht werden kann und infolge starken Windes oder heftiger Bewegung des Schiffes nicht zu stark rauche. Diese Oeffnungen können bei Verwendung des elektrischen Lichtes geschlossen gehalten werden, um das Eindringen von Nässe zu verhindern und die Glühlampe gegen das Zerspringen zu sichern.

Die Laterne muss überdies derart verfertigt sein, dass Gischt oder Wasser nicht in solcher Menge eintreten kann, wodurch die Leuchtkraft des Lichtes auch nur im geringsten beeinträchtigt werde. Auch darf die Laterne zum Schutze der Linsen mit feinen, weitmaschigen, die Sichtbarkeit des Lichtes nicht beeinträchtigenden Metallgittern versehen sein.

Um sicherzustellen, dass das volle Licht der Seitenlichter wirklich bis auf zwei Striche über die Dwarsrichtung nach achter sichtbar sei, müssen die Laternen so eingerichtet sein, dass eine vom achteren Rande des Dochtes in der Richtung auf zwei Striche von der Dwarsrichtung nach achter gezogene Linie gerade noch den freien achteren Rand der Linse trifft.

Steht der Docht senkrecht auf die Kiellinie des Schiffes, so ist diese Linie von dem inneren Rande des Dochtes, und wenn mehrere Dochte angewendet sind, von dem inneren Rande des innersten Dochtes zu ziehen.

Alle laut Tafel I vorgeschriebenen Laternen der Seitenlichter müssen von gleicher Beschaffenheit und Einrichtung sein.

Die Form der Laternen der Seitenlichter ist aus den Figuren 1 und 2 der Tafel V ersichtlich; die Dimensionen sind aus der Tafel XIV, laut welcher die Schiffe in sechs Kategorien eingetheilt sind, zu entnehmen

§ 6. Linsen.

Die Verwendung von kreisbogenartig gekrümmten gewöhnlichen Gläsern von gleichmässiger Dicke ist bei den Seitenlichtern strenge untersagt und hiemit ausdrücklich angeordnet, dass für die farbigen Seitenlichter ausschliesslich nur dioptrische oder planconvexe Linsen zu gebrauchen sind.

Hievon sind nur die Dampfschiffe mit weniger als 40 Tonnen Brutto-Raumgehalt, die kleinen Dampfboote, Lotsendampfer, Lotsen-Segelfahrzeuge und Segelfahrzeuge mit weniger als 20 Tonnen Brutto-Raumgehalt ausgenommen, falls dieselben statt der doppelfarbigen, bezw. statt der Laterne mit dem grünen und rothen Schieber, Seitenlichter führen.

Die Linsen müssen aus Kron- oder Flintglas (Krystall) erzeugt, vollkommen geschliffen, von Luftblasen oder anderen sichtbaren Mängeln, wie Flecke oder verticale Risse, welche eine Streuung der Strahlen und Schwächung der Farbe bewirken, gänzlich frei sein.

Um sicherzustellen, dass das austretende Licht von allen in Betracht kommenden Punkten gleichmässig gesichtet werden kann, ist darauf zu achten:

1. dass die Krümmung der Linsen dem Sector eines Kreisbogens entspricht, und

2. dass der Halbmesser, welcher diesen Kreisbogen beschreibt, vom Mittelpunkt der Flamme ausgeht, in welchem Falle dann die Flamme von jedem in der nämlichen Horizontalebene liegenden Punkte der Linse gleich weit entfernt sein wird.

Der Umfang der Linsen der Seitenlichter muss, den in die Laterne eingefassten Theil abgerechnet, hinreichend sein, um den vorgeschriebenen Winkel von 10 Strich einzuschliessen; deren Höhe darf in keinem Falle geringer sein als deren Halbmesser.

Die Krümmung des äusseren Theiles der Planconvexlinsen und jene der betreffenden Theile der äusseren Fläche der dioptrischen Linsen muss so angeordnet sein, dass hiedurch die gewünschte Vereinigung der Lichtstrahlen erreicht werde, wobei die Bedingung erfüllt sein muss, dass das Licht bei reiner Atmosphäre in dunkler Nacht auf eine Distanz von nicht weniger als eine Seemeile gesichtet werden kann, wenn das Seitenlicht auch 20 Grade über oder unter der Horizontalebene geneigt ist.

Die Dimensionen der vorgeschriebenen Linsen sind aus der Tafel XIV zu entnehmen.

§ 7. Farbe der Linsen.

Das Steuerbordseitenlicht muss von blaugrüner, das Backbordseitenlicht von kirschrother Farbe sein, und beide müssen eine solche Farbenstärke besitzen, dass die betreffenden Farben auf die vorgeschriebene Entfernung unter allen Umständen und Verhältnissen vollkommen deutlich unterschieden werden können.

Die Farbe der Seitenlichter darf nur erreicht werden entweder mittelst gleichmässig gefärbter planconvexer Linsen oder mittelst entsprechend gefärbter und gebogener Glastafeln, welche zwischen der farblosen dioptrischen oder planconvexen Linse und der Lichtquelle unmittelbar hinter der ersteren fix eingesetzt oder eingeschoben werden. Da gefärbte Linsen viel Leuchtkraft absorbiren, so ist der letzt erwähnten Art der Farbenerzeugung auch

bei planconvexen Linsen unbedingt der Vorzug zu geben. Wird die Färbung des Lichtes in dieser Weise hervorgerufen, so müssen für die Lampe Glascylinder verwendet werden und ist die zum Einschieben bestimmte Glastafel in einen metallenen Rahmen zu fassen, um einem Bruche derselben möglichst vorzubeugen. Dieselbe muss von cylindrischer Form und solcher Ausdehnung sein, dass der Austritt von ausschliesslich farbigen Strahlen gesichert ist, und soll sich in der Krümmung der Innenfläche der Linse anschmiegen. Im Laternengehäuse ist an entsprechender Stelle für das Einsetzen und unverrückbare Festhalten der farbigen Glastafel eine Führungsleiste anzubringen.

Um eine Verwechslung der verschieden gefärbten Glastafeln und hiedurch die Anbringung derselben an falscher Stelle zu verhindern, muss geeignete Vorsorge getroffen sein, dass die für das Steuerbordseitenlicht bestimmten Glastafeln nicht in die Backbordlaterne und umgekehrt eingeführt werden können, ebenso auch, dass die Thüre der Laterne nur dann verschliessbar ist, wenn die farbige Glastafel am richtigen Aufstellungsplatze sich befindet.

Jedes Schiff hat eine genügende Anzahl von farbigen Glastafeln zum Auswechseln mitzuführen.

§ 8. Einrichtung der Lampen.

Die für Seitenlichter verwendeten Laternen haben entweder mit einer für Beleuchtung mit Mineral- oder vegetabilischem Oele eingerichteten Lampe oder mit elektrischem Glühlichte versehen zu sein. Die Verwendung der nämlichen Lampe für Mineral- und vegetabilische Oelbeleuchtung ist unzulässig. Das Lampengefäss hat derart construirt zu sein, dass die Mitte des am stärksten leuchtenden Theiles der Flamme oder des elektrischen Glühlichtkörpers sich im Mittelpunkte des horizontalen Kreisbogens der Linsen, und zwar in der Mitte der Höhe derselben befinde, und der äussere Rand die gegen den unteren Theil der Linse gerichteten Lichtstrahlen nicht abhalte. Die Lampengefässe dieser Laternen müssen von solchem Fassungsraume sein, dass sie den für eine Brenndauer von mindestens 16 Stunden erforderlichen Brennstoff bequem aufnehmen können, und ist für deren unverrückbare Feststellung in der Laterne vorzusorgen. In die für den Gebrauch von Petroleum bestimmten Lampengefässe kann ein kleines Stückchen gewöhnlichen Meerschwammes guter Qualität eingelegt werden, welches behufs Vermeidung des Verschüttens von Petroleum bei hohem Seegange die in der Lampe befindliche Flüssigkeit zum Theile eingesaugt halten soll. In diesem Falle muss jedoch der Docht von solcher Länge sein, dass er am Boden des Lampengefässes aufliegt.

Für jede Laterne ist ein doppelter Satz von vollkommen gleichartig eingerichteten Lampen am Bord zu führen.

Jede Laterne, welche mit elektrischem Lichte versehen ist, soll so eingerichtet sein, dass das Licht unverweilt durch ein Licht für Mineral- oder vegetabilische Oelbeleuchtung ersetzt werden kann; ist die mit elektrischem Lichte versehene Laterne jedoch nicht auf solche Weise eingerichtet, so müssen für diese Beleuchtungsarten verwendbare Ersatzlampen in entsprechender Zahl vorhanden und zum sofortigen Gebrauche (Artikel I) bereit sein.

Die Leuchtkraft der Lampen der Seitenlichter muss von solcher Stärke sein, dass den Lichtern die vorgeschriebene Sichtweite unter allen Verhältnissen gewahrt bleibt. Bei Aufstellung in Lichtthürmchen müssen Lampen von grösserer Leuchtkraft zur Verwendung gelangen, als bei den auf die sonst gebräuchliche Weise ausgesetzten Seitenlichtern.

Bei den für elektrische Beleuchtung eingerichteten Lampen der Seitenlichter darf nur je ein Glühlicht angebracht sein, dessen Lichtstärke mindestens 16 Normalkerzen betragen muss.

§ 9. Dochte und Glühlichter.

Für die Lampen der Seitenlichter dürfen nur Banddochte, und zwar als Flach- und Runddochte verwendet werden. Der Gebrauch von Dochten aus Baumwollsammt (corduroy) ist untersagt.

Die verschiedenen Anordnungen der Dochte sind aus den Figuren 1, 2 und 3 der Tafel VIII, und deren Dimensionen aus der Tafel XIV ersichtlich.

Die Dochtbreite darf bei Mineralöl nicht weniger als 25 mm, bei vegetabilischem Oele nicht weniger als 44 mm betragen. Flachdochte von 25 mm Breite müssen stets senkrecht auf die Kielrichtung stehen, solche grösserer Breiten können jedoch unter einem beliebigen Winkel aufgestellt werden, aber immer so, dass die Breite, in der Senkrechten auf die Kielrichtung gemessen (Projection), nicht weniger als 25 mm und nicht mehr als 50 mm beträgt. Die Anwendung der Runddochte ist jener der Flachdochte, wo nur thunlich, vorzuziehen.

Bei Benützung von elektrischem Lichte werden nur solche Glühlampen zugelassen, welche einen die vorgeschriebene Lichtstärke verbürgenden Fabriksstempel tragen. Die leuchtenden Theile der Glühlampe dürfen keine geringere Breite als 25 mm und keine grössere Breite als 50 mm besitzen.

Um die Dochte oder die Glühlampen in der vorgeschriebenen oder gewünschten Stellung unverrückbar zu erhalten, muss durch eine geeignete Vorrichtung die Drehung des Docht- oder Glühlampenhalters unmöglich gemacht sein.

Da sich bei längerem Gebrauche der Glühlampen an den inneren Glaswandungen derselben häufig ein schwarzer, lichtschwächender Belag bildet, und weil die Glühlampen nur eine begrenzte Brenndauer besitzen, überdies auch leicht dem Bruche oder Zerspringen ausgesetzt sind, muss stets eine grössere Anzahl von Ersatz-Glühlampen am Bord vorräthig und im Sinne des Artikels I zum sofortigen Gebrauche bereit sein.

§ 10. Glascylinder.

Im Falle, dass für die Lampen der Seitenlichter Glascylinder verwendet werden, müssen dieselben aus einfachem Hartglase bester Qualität und bester Form sein. Für jede Laterne haben mindestens fünf Ersatzcylinder am Bord vorhanden und zum Gebrauche bereit zu sein. Gefärbte Glascylinder dürfen zur Erzielung der Färbung bei den Seitenlichtern unter keiner Bedingung angewendet werden.

§ 11. Reflectoren.

Jede Laterne, sei sie zur Beleuchtung mit Mineral- oder mit vegetabilischem Oele eingerichtet, soll mit einem aus Metall solid hergestellten, versilberten und tadellos polirten Reflector versehen sein, welcher den Lichteffect möglichst erhöht.

Der stets in vollkommen tadellosem Zustande zu erhaltende Reflector hat so construirt und angebracht zu sein, dass seine Horizontalachse in der gleichen Ebene mit der Horizontalachse der Linse liegt, und dass sein Krümmungshalbmesser vom Mittelpunkte der Flamme ausgeht, in welchem Falle der Krümmungsmittelpunkt der Linse und jener des Reflectors im Mittelpunkt der Flamme zusammenfallen.

Der Reflector darf einerseits nicht so klein sein, dass eine Linie von irgend einem Punkte der Oberfläche der Linse aus und durch den Mittelpunkt der Flamme durchgehend nicht auf seine Oberfläche auftreffen würde, andererseits aber nicht so gross sein, dass er irgend einen auf die Linse fallenden Lichtstrahl unterbrechen könnte.

Es ist Vorsorge zu treffen, dass der Reflector nur an einem zweckentsprechenden Platze angebracht und die mit dem Reflector versehene Lampe in die Laterne nur dann eingesetzt werden kann, wenn sich derselbe in richtiger Stellung befindet.

Die abnehmbaren Reflectoren der Seitenlichter können bei Verwendung des elektrischen Lichtes entfallen.

Focklichter.

Artikel III.

§ 12. Aufstellung.

Das Focklicht ist am Fockmaste, vor demselben oder aber am vorderen Theile des Schiffes unverrückbar in solcher Höhe anzubringen, wie dies durch die Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See (Artikel 2 a) festgesetzt ist, so dass dessen vorgeschriebene Sichtbarkeit gewahrt ist. Wird im Sinne des Artikels 2 e) der genannten Vorschriften ein zweites Licht geführt, so ist dasselbe an zweckentsprechender Stelle derart anzubringen, dass die für die gegenseitige Anordnung der beiden Lichter im eben erwähnten Artikel festgesetzten Verfügungen strenge eingehalten werden.

Für das Hissen, Festhalten und Streichen des Focklichtes müssen geeignete Vorrichtungen vorhanden sein.

§ 13. Laterne.

Die Laterne des auf fünf Seemeilen zu sichtenden Focklichtes ist aus Kupfer zu erzeugen, jene des auf zwei Seemeilen zu sichtenden Focklichtes kann auch aus Weissblech verfertigt sein und muss zum Schutze mit weisser Farbe gut angestrichen sein. Beide Gattungen dieser Laterne sind innen gut zu verzinnen.

Hinsichtlich der Luft- und Rauchöffnungen und des Schutzgitters gelten die für die Laternen der Seitenlichter festgesetzten Bestimmungen.

Um sicherzustellen, dass das volle Focklicht wirklich über einen Bogen des Horizontes von 20 Strich fällt, muss die Laterne derartig eingerichtet sein, dass eine von dem Steuerbord-, beziehungsweise Backbordrande des Dochtes in der Richtung auf zehn Strich von gerade vorne nach Steuerbord, beziehungsweise Backbord gezogene Linie gerade noch auf den bezüglichen Rand der Linse trifft. Bei Verwendung mehrerer Dochte ist diese Linie vom äusseren Rande der äusseren Dochte zu ziehen.

Die Form der Laterne des Focklichtes ist aus den Figuren 1, 2 und 3 der Tafel IX, ihre Dimensionen aus der Tafel XIV zu entnehmen.

§ 14. Linsen.

Für das Focklicht dürfen ausschliesslich nur dioptrische Linsen zur Anwendung gelangen.

Hievon sind nur die Dampfer unter 40 Tonnen Brutto-Raumgehalt, die kleinen Dampfboote und Lotsendampfer ausgenommen, welche auch Focklichter mit planconvexen Linsen verwenden dürfen.

Der Umfang der Linse muss, den in die Laterne eingefassten Theil abgerechnet, hinreichend sein, um den vorgeschriebenen Winkel von 20 Strich einzuschliessen; die Höhe der Linse darf in keinem Falle geringer sein als deren Halbmesser.

Die für die Seitenlichter hinsichtlich Material, Construction und optische Eigenschaften geltenden Bestimmungen finden für das Focklicht analoge Anwendung, mit der Ausnahme, dass das Focklicht, wenn auch 20 Grade über oder unter der Horizontalebene geneigt, bei reiner Atmosphäre in dunkler Nacht mindestens auf eine Entfernung von drei, beziehungsweise bei Dampfern unter 40 Tonnen Brutto-Raumgehalt, bei kleinen Dampfbooten und Lotsendampfern des obigen Tonnengehaltes auf eine Seemeile gesichtet werden kann.

Die Dimensionen der vorgeschriebenen Linsen sind aus der Tafel XIV zu entnehmen.

§ 15. Farbe der Linsen.

Die Linse des Focklichtes muss vollkommen farblos sein.

§ 16. Einrichtung der Lampen, Dochte, Glühlichter, Glascylinder und Reflectoren.

Die Bestimmungen, betreffend die Einrichtung der Lampen, der Dochte und Glühlichter, sowie der Glascylinder bei den Seitenlichtern finden für das Focklicht vollinhaltlich Anwendung, mit der Ausnahme, dass bei Benützung von für elektrische Beleuchtung eingerichteten Laternen das Glühlicht eine Lichtstärke von mindestens 32 Normalkerzen besitzen muss. Für die Reflectoren gelten dieselben Bestimmungen wie für die Seitenlichtreflectoren bis auf die im § 11 angeführte Bedingung, dass jeder von der Linse aus durch die Flamme gezogene Strahl den Reflector treffen muss. Der Reflector muss hier, um keinen auf die Linse auffallenden Lichtstrahl zu unterbrechen, entsprechend kleiner gehalten sein. Bei Anwendung des elektrischen Lichtes kann der Reflector entfallen.

Hecklichter.

Artikel IV.

§ 17. Aufstellung.

Das im Sinne der Artikel 3 und 10 der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See für schleppende Dampfschiffe gestattete, beziehungsweise für überholte Schiffe vorgeschriebene weisse Licht muss im ersteren Falle hinter dem Maschinenschlote oder Achtermast, im letzteren Falle am Heck geführt oder vom Heck aus gezeigt werden.

§ 18. Laterne.

Wenn dieses Licht in einer Laterne angebracht geführt wird, so hat diese derart eingerichtet und mit Schirmen versehen zu sein, dass sie ein ununterbrochenes weisses Licht über einen Bogen des Horizontes von 12 Strich, und zwar von gerade achter aus 6 Strich nach jeder Seite des Schiffes wirft. Anstatt einer solchen Laterne kann auch ein einfaches, weisses Rundlicht benützt werden, welches in diesem Falle jedoch entweder nur auf kurze Zeit gezeigt oder aber bei längerer Verwendung nur in einem mit entsprechenden Schirmen versehenen Behälter aufgestellt werden darf.

§ 19. Linsen und Gläser. Farbe derselben.

Für die Laterne können entweder farblose planconvexe Linsen oder einfache kreisbogenartig gekrümmte farblose Gläser von gleichmässiger Dicke verwendet werden.

§ 20. Einrichtung der Lampen, Dochte, Glühlichter, Glascylinder, Reflectoren

Hinsichtlich der Lampen, Dochte, Glühlichter, Glascylinder und Reflectoren finden die für die Seitenlichter geltenden Bestimmungen sinngemässe Anwendung. Reflectoren können entfallen. Werden jedoch in Behältern eingestellte Rundlichter benützt, so sind die Behälter innen mit einem weissen Anstriche zu versehen.

Rundlichter.

Artikel V.

§ 21. Gattung und Verwendung.

Rundlichter sind in weisser und rother Farbe den Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See entsprechend zu verwenden.

§ 22. Laterne.

Die Laterne der Rundlichter besteht aus einem kugelförmigen Glasgehäuse, welches oben durch eine Weissblechkappe und unten durch einen für Aufnahme der Lampe eingerichteten Boden aus gleichem Materiale geschlossen ist.

Die Kappe ist mit Rauchöffnungen und einer Handhabe, der Boden nur mit letzterer versehen. Kappe und Boden, sowie das Schutzgitter sind in der Farbe des Glases anzustreichen. Die Laterne der Rundlichter muss derart eingerichtet sein, dass sie den Austritt des Lichtes nach allen Seiten rund um den ganzen Horizont gestattet. Die Gestalt dieser Laterne ist aus Tafel X Figuren 1 und 2, ihre Dimensionen aus Tafel XIV zu entnehmen.

§ 23. Gläser und Farbe derselben.

Das Glas der Rundlichtlaterne hat kugelförmig, durchaus gleichmässig dick, farblos oder von kirschrother arbe und mit einem Schutzgitter aus dünnem Drahte versehen zu sein. Die Maschen dieses Schutzgitters müssen von solcher Weite sein, dass das Licht so viel als thunlich ohne Unterbrechung im Umkreise gesehen werden kann.

§ 24. Einrichtung der Lampe, Dochte und Glühlichter.

Die in der Mitte des Bodens der Rundlichtlaterne einzusetzende Lampe muss mittelst einer geeigneten Vorrichtung festgehalten sein.

Hinsichtlich der Einrichtung der Lampe, der Dochte und Glühlichter finden die für Seitenlichter geltenden Bestimmungen sinngemässe Anwendung.

Doppelfarbige Laterne.

Artikel VI.

§ 25. Verwendung und Aufstellung.

Die doppelfarbige Laterne kann von Dampfern mit weniger als 40 Tonnen Brutto-Raumgehalt und von kleinen Dampfbooten an Stelle der Seitenlichter geführt werden. Dieselbe ist entweder vor dem Fockmaste oder vor dem Maschinenschlote mindestens einen Meter unter dem Focklichte anzubringen.

§ 26. Laterne.

Die aus Kupfer oder Weissblech hergestellte Laterne hat mit einem entsprechenden Schirm versehen und so eingerichtet zu sein, dass sie nach Steuerbord grünes und nach Backbord rothes Licht von gerade vorne bis zwei Strich über die Dwarsrichtung nach achter an der betreffenden Seite zeigt.

Der Schirm ist mit der Laterne fest verbunden, theilt diese in zwei gleiche Theile und reicht vom Innern der an ihrem Aufstellungsorte angebrachten Laterne in der Kielrichtung gerade nach vorne so weit, dass ein Ueberscheinen des grünen Lichtes nach Backbord und des rothen Lichtes nach Steuerbord mit Sicherheit unter allen Umständen ausgeschlossen ist. Die Höhe derselben muss der Höhe der Laterne gleich sein.

Die Form dieser Laterne ist aus der Tafel XI, Figuren 1 und 2, zu entnehmen.

§ 27. Linsen und Gläser, Farbe derselben.

Für diese Laterne können entweder planconvexe Linsen oder einfache kreisbogenartig gekrümmte Gläser von gleichmässiger Dicke verwendet werden.

Die Färbung des Lichtes kann entweder durch entsprechend gefärbte Linsen, in welchem Falle die Steuerbordlinse von blaugrüner, die Backbordlinse von kirschrother Farbe zu sein hat, oder aber, ähnlich wie es bei den Seitenlichtern vorgeschrieben ist, durch Einschieben von ebenso gefärbten Gläsern hinter farblose Linsen hervorgerufen werden.

§ 28. Einrichtung der Lampen, Dochte u. s. w.

Hinsichtlich der Lampen, Dochte u. s. w. finden die für die Seitenlichter geltenden Bestimmungen sinngemässe Anwendung; Reflectoren können entfallen.

Schuberlaterne.

Artikel VII.

§ 29. Verwendung.

Die Schuberlaterne ist von Segelschiffen mit weniger als 20 Tonnen Brutto-Raumgehalt und von Fischer-Fahrzeugen unter Riemen oder Segel in Fahrt und ohne Netze oder Leinen im Wasser, falls selbe nicht Lichter nach Artikel II, § 6, Absatz 2, führen, im Bedarfsfalle statt der Seitenlichter zu zeigen. Diese Laterne kann an Stelle der Seitenlichter auch von jenen Lotsendampfern und Segelfahrzeugen angewendet werden, welche zum Absetzen eines Lotsen am Schiffe anlegen müssen.

§ 30. Laterne.

Die aus Weissblech herzustellende Schuberlaterne muss vier- oder dreiseitig, mittelst Thüre verschliessbar, im oberen Theile mit Rauchöffnungen und oben, sowie rückwärts mit Handhabe versehen und so eingerichtet sein, dass sie richtig gehalten nach Steuerbord grünes und nach Backbord rothes Licht zeigt. Die dreiseitige Laterne muss vorne einen 6 bis 8 cm langen und einen ihr an Höhe gleichen Schirm haben. Die beiden seitlichen Rahmen der Laterne müssen mit Leisten versehen sein, in welche die grünen und rothen Glastafeln auswechselbar eingeschoben werden; doch ist eine entsprechende Einrichtung zu treffen, dass die Gläser nicht an der unrichtigen Seite verwendet werden können. Die Form dieser Laterne ist aus der Tafel XII, Figuren 1, 2, 3 und 4, zu entnehmen.

§ 31. Gläser, Farbe derselben.

Für diese Laterne kommen einfache Glastafeln von genügender Stärke in blaugrüner und kirschrother Färbung zur Anwendung. Eine hinreichende Anzahl derartiger Glastafeln muss zum Ersatze am Bord vorhanden sein.

§ 32. Einrichtung der Lampen und Dochte.

Für diese Laternen können einfache, eindochtige, für Mineral- oder vegetabilisches Oel eingerichtete Lampen verwendet werden.

Optische Signale.

Artikel VIII.

§ 33. Bälle und Signalkörper.

Bälle und Signalkörper werden im Sinne der Artikel 4 a), b), d) und 14 der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See bei Tage von Schiffen, welche von manövrirunfähig oder mit dem Legen und Lichten eines Telegraphenkabels beschäftigt sind oder aber von Dampfschiffen geführt, welche nur mit Segeln fahren, aber ihren Maschinenschlot stehen haben.

Die Bälle müssen runde, kugel- oder scheibenförmige Körper sein, deren Durchmesser 60 cm zu betragen hat. Sie müssen aus leichtem, aber festem Materiale bestehen und unter allen Verhältnissen, auch wenn sie scheibenförmig sind, aus grösserer Entfernung gesichtet, den Eindruck von Kugeln machen, weshalb bei Verwendung von scheibenförmigen Körpern dieselben aus zwei auf einander senkrecht stehenden Scheiben gleichen Mittelpunktes und gleichen Durchmessers zu verfertigen sind. Der Anstrich der Bälle ist durch intensiv schwarze oder rothe Oelfarbe herzustellen.

Die schwarzen oder rothen Bälle sind dort zu führen, wo sie am besten gesichtet werden können.

Der laut Artikel 4 b) der vorerwähnten Vorschriften in der Mitte zwischen den rothen Bällen oder Signalkörpern zu führende Signalkörper ist gleichfalls aus leichtem, aber festem Materiale herzustellen, muss eine rautenförmige Gestalt haben und mit weisser Oelfarbe angestrichen sein.

§ 34. Flackerfeuer.

In allen Fällen, in welchen den Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See entsprechend Flackerfeuer zu zeigen sind, müssen dieselben entweder durch besondere Feuerwerkskörper oder durch entsprechendes Zeigen von Flammen brennender Gegenstände hervorgebracht werden.

Schallsignale.

Artikel IX.

§ 35. Dampf- oder Luftpfeife, Sirene.

Die für Dampfschiffe und Dampfboote jeder Kategorie vorgeschriebene kräftige Dampf- oder Luftpfeife oder Sirene ist vor dem Maschinenschlote und bei mehreren Maschinenschloten vor dem vordersten derselben so anzubringen, dass deren Schall durch kein Hinderniss gehemmt wird. Der Ton der Dampf- oder Luftpfeife oder Sirene soll eher dumpf und nicht zu hoch sein, weil erfahrungsgemäss hohe Töne bei dickem Wetter nur abgeschwächt oder gar nicht hörbar sind. Bei Dampfschiffen sind die Schallerzeuger thunlichst hoch, mindestens jedoch 2·5 m, bei Dampfbooten mindestens 1 m über dem Decke oder dem Dollborde anzubringen.

§ 36. Nebelhorn.

Schiffe aller Kategorien, welche mit einem Nebelhorne ausgerüstet zu sein haben (Tafel I), müssen ein solches von entsprechend kräftiger Wirkung und durchdringendem, aber nicht zu hohem Tone besitzen. Dieses Nebelhorn ist derart einzurichten, dass es entweder mit Dampf oder mit der Hand aus betrieben werden kann. Falls das für Dampf eingerichtete Nebelhorn nicht gleichzeitig auch durch andere mechanische Mittel betrieben werden kann, so muss sich ein zweites für letzterwähnte Betriebsweise eingerichtetes Nebelhorn am Bord befinden.

§ 37. Glocke.

Schiffe, welche mit einem Nebelhorne ausgerüstet zu sein haben, müssen auch eine lauttönende metallene Glocke führen, welche einen Durchmesser von 20 cm haben und frei von Hindernissen aufgehängt sein muss.

§ 38. Knallsignale.

Knallsignale können entweder durch eigene, mit Knall explodirende Feuerwerkskörper oder durch Schüsse aus Feuerwaffen gegeben und von allen Schiffen, welche die Aufmerksamkeit auf sich lenken wollen, gebraucht werden.

Vollzugsbestimmungen.

Artikel X.

§ 39. Nachweis des Besitzes der gegenwärtigen Verordnung.

Auf jedem Dampfschiffe von 40 oder mehr und auf jedem Segelschiffe von 20 oder mehr Tonnen Brutto-Raumgehalt, sowie auf allen Yachten muss ein Exemplar der gegenwärtigen Verordnung vorhanden sein, welches über Verlangen des Seemannsamtes (Hafen- oder Consularamtes) vorzuweisen ist.

§ 40. Ueberwachung und Untersuchung der Lichter und Signalmittel.

Die Ueberwachung und Untersuchung der Lichter und Signalmittel der Seehandelsschiffe obliegt den Seemannsämtern, und zwar im Inlande den k. k. Hafen- und Seesanitätsämtern, im Auslande den k. und k. Consularämtern, welche dieser Obliegenheit pflichtgemäss die grösste Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit zu widmen haben. Sie müssen jede sich ihnen darbietende Gelegenheit zur Beobachtung der Lichter und Signalmittel jener Schiffe benützen, welche sich im Bereiche ihres Amtsbezirkes befinden. Die Lichter und Signalmittel der Seehandelsschiffe sind womöglich alljährlich einmal zu untersuchen und ist das Ergebniss dieser Untersuchung in das Lichtercertificat des Schiffes einzutragen. Hiebei ist auch darauf zu achten, dass die Innenbordbeleuchtung der Schiffe keinen Anlass zu Verwechslungen mit den vorgeschriebenen Lichtern geben kann. Eine mehrmalige Untersuchung hat nur zu erfolgen, wenn die Seemannsämter begründete Ursache zur Annahme haben, dass die vorstehenden Vorschriften ganz oder theilweise ausseracht gelassen werden oder dass Einrichtung oder Aufstellungsort der Lichter nach stattgefundener Prüfung eigenmächtig geändert wurden.

Die k. k. Hafen- und Seesanitätsämter sind berechtigt, die Lichter und Signalmittel der im Bereiche ihres Amtsbezirkes befindlichen Handelsschiffe fremder Flagge zu besichtigen und sich zu überzeugen, ob diese Schiffe mit den in den internationalen Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See festgesetzten Lichtern und Signalmitteln versehen und ob diese letzteren den erwähnten Vorschriften entsprechend eingerichtet sind. Werden bei dieser Untersuchung Mängel irgend welcher Art vorgefunden, so ist der Schiffer aufzufordern, dieselben sofort zu beheben, und ist von dieser Massnahme gleichzeitig das betreffende Consulat und der bevollmächtigte Vertreter des Eigenthümers, wenn dieselben am Orte anwesend, zu verständigen. Weigert sich der Schiffer, der Aufforderung des Hafenamtes nachzukommen, so ist von dem Vorfalle sofort der vorgesetzten Seebehörde Bericht zu erstatten, welche ihrerseits die weiteren Verfügungen trifft.

Die Untersuchungen der Lichter und Signalmittel haben stets am Bord zu erfolgen.

Die mit elektrischem Glühlichte versehenen Laternen sind stets bei brennendem Lichte zu untersuchen.

Alle für Seehandelsschiffe vorgeschriebenen Lichter und Signalmittel, welche nach der ersten Untersuchung als den gegenwärtigen Vorschriften vollkommen entsprechend befunden werden, sind mit einem hiezu bestimmten behördlichen Stempel zu versehen.

In allen Fällen, in welchen bei Untersuchungen die Lichter oder die Signalmittel den vorliegenden Vorschriften nicht vollkommen entsprechen, haben die mit der Ueberwachung und Untersuchung betrauten Seemannsämter den Schiffer, eventuell auch bei Verständigung des Rheders oder bevollmächtigten Vertreters des Eigenthümers, zu verhalten, die erforderlichen Abänderungen zu treffen und das Schiff mit vollkommen vorschriftsmässigen Lichtern und Signalmitteln zu versehen. Dieser behördlichen Weisung ist bestmöglich Folge zu leisten.

Wenn die Durchführung der geforderten Abänderung oder Anschaffung seitens des Schiffers trotz vorhandener Möglichkeit, dies an Ort und Stelle zu thun, nicht geschieht oder verweigert wird, so ist nach rechtzeitiger Verständigung des Schiffers das betreffende k. k. Hafen- und Seesanitätsamt in wichtigen Fällen ermächtigt, einem solchen Schiffe die Ausfolgung der Schiffsurkunden vorzuenthalten und dessen Abfahrt zu untersagen, insolange nicht der ergangenen Weisung nachgekommen wird.

Ist einem solchen Schiffe aus irgend einem Grunde die Abfahrt dennoch gestattet worden, so sind die erhobenen Anstände im Lichter-Certificate anzumerken und sofort dem Seemannsamte des Bestimmungshafens behufs Veranlassung der Vornahme der geforderten Abänderungen oder Anschaffungen zur Kenntniss zu bringen.

§ 41. Lichter-Certificat.

Ueber die stattgefundene erste Untersuchung der Lichter und Signalmittel ist von dem betreffenden k. k. Hafenamte für Dampfschiffe von 40 oder mehr, sowie für Segelschiffe von 20 oder mehr Tonnen Brutto-Raumgehalt und für Yachten ein eigenes Lichter-Certificat (Tafel XV) auszustellen. Auf diesem Certificat werden auch alle nachfolgenden Untersuchungen und deren Ergebniss seitens der Seemannsämter vorgemerkt.

Ist ein solches Certificat durch die Vormerkung der nachfolgenden Untersuchungen bis zum Schlusse ausgefüllt, so hat das betreffende Seemannsamt auf Grund der Angaben des alten Certificates ein neues auszustellen. Bei Verlust des Certificates hat das Seemannsamt die Lichter und Signalmittel zu untersuchen und mit Benützung der Tabelle über die Anzahl und Gattung der Lichter und Signalmittel (Tafel I) ein neues Lichter-Certificat auszufolgen, wobei in die Rubrik Anmerkung die Veranlassung hiezu einzutragen ist.

Um Erneuerung des Lichter-Certificates hat der Schiffer rechtzeitig bei dem nächsten Seemannsamte mündlich anzusuchen.

Das Lichter-Certificat ist bei der Ankunft des Schiffes im Hafen über Verlangen des Seemannsamtes jederzeit vorzuweisen.

§ 42. Verantwortlichkeit.

Für die Reinigung, Instandhaltung und Aufbewahrung sämmtlicher Lichter ist der Schiffer, sein Stellvertreter und die mit diesem Dienste am Bord eigens betraute Person der Schiffsbemannung den Seemannsämtern gegenüber verantwortlich.

Für jeden aus der Nichtbeachtung oder Uebertretung der gegenwärtigen Vorschriften entstehenden Schaden ist der Schiffer oder sein Stellvertreter verantwortlich.

§ 43. Strafbestimmungen.

Uebertretungen der Bestimmungen dieser Verordnung werden, insofern die betreffenden Handlungen nicht nach den allgemeinen Strafgesetzen oder einem anderen Gesetze zu ahnden sind, mit Geld bis 200 Kronen oder mit Arrest von 6 Stunden bis 14 Tagen bestraft.

Im Falle ein Handelsschiff fremder Flagge überhaupt nicht mit den durch die internationalen Vorschriften vorgeschriebenen Lichtern und Signalmitteln versehen wäre, wird der Schiffer wegen Uebertretung der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See von dem zuständigen k. k. Hafen- und Seesanitätsamte auf Grund der Artikel 33 und 34 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 17. April 1897 (R.-G.-Bl. Nr. 95) der Strafamtshandlung unterzogen.

§ 44. Strafverfahren.

Ueber das Strafverfahren gelten im Allgemeinen jene Bestimmungen, welche bezüglich der Bestrafung von Seepolizeiübertretungen überhaupt in Kraft stehen.

In den in dieser Verordnung behandelten Angelegenheiten bilden die Seemannsämter (Hafenämter, Consularämter) die I., die Seebehörde die II. und das Handelsministerium die oberste Instanz.

Falls die II. Instanz das Erkenntniss der I. Instanz, wenn auch unter Milderung des Strafausmasses bestätigt, findet eine weitere Berufung nicht statt.

Die eingehenden Geldstrafen fliessen in den Marine-Unterstützungsfonds.

§ 45. Eintritt der Wirksamkeit der gegenwärtigen Verordnung.

Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 1900 in Wirksamkeit. Von diesem Tage angefangen tritt die Verordnung des Handelsministeriums vom 7. März 1881 (R.-G.-Bl. Nr. 21), betreffend die gleichförmige Einrichtung und Ueberwachung der Signalmittel auf Grund der Vorschriften zur Vermeidung von Seeunfällen durch Zusammenstoss von Schiffen, ausser Kraft.

Es wird jedoch gestattet, dass die gegenwärtig am Bord der Schiffe und Fahrzeuge in Gebrauch stehenden Lichter und Signalmittel, wenn sie auch nicht vollkommen den Bestimmungen dieser Verordnung, wohl aber den Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See in jeder Beziehung entsprechen, noch ein Jahr, vom Inkrafttreten dieser Verordnung an gerechnet, verwendet werden.

Stibral m. p.

Tafel I.

Tabelle über die Anzahl und Gattung der Lichter und Signalmittel, welche an Bord vorräthig zu sein haben.

Gattung der Schiffe und Fahrzeuge	Focklicht, weiss, auf 5 Seemeilen sichtbar	Focklicht, weiss, auf 2 Seemeilen sichtbar	Seitenlicht, grün, auf 2 Seemeilen sichtbar	Seitenlicht, roth, auf 2 Seemeilen sichtbar	Seitenlicht, grün, auf 1 Seemeile sichtbar	Seitenlicht, roth, auf 1 Seemeile sichtbar	Hecklicht, weiss, auf 1 Seemeile sichtbar	Rundlicht, roth, auf 2 Seemeilen sichtbar	Rundlicht, weiss, auf 2 Seemeilen sichtbar	Rundlicht, weiss, auf 1 Seemeile sichtbar	Schuberlaterne	Doppelfarbige Laterne	Schwarze Bälle	Rothe Bälle	Rautenförmiger Signalkörper	Dampf- oder Luftpfeife oder Sirene	Nebelhorn	Glocke	Flackerfeuer und Knallsignale
Dampfer mit 46 Meter oder mehr als 46 Meter Länge	3	.	2	2	.	.	1	3	.	3	.	.	2	.	.	1	1	1	In entsprechender Menge
Dampfer mit weniger als 46 Meter Länge	3	.	2	2	.	.	1	3	.	2	.	.	2	.	.	1	1	1	
Dampfer mit weniger als 40 Tonnen Brutto-Raumgehalt	.	3	.	.	2 *)	2 *)	1	.	.	2	.	1 *)	.	.	.	1	1	1	
Segelschiffe mit 46 Meter oder mehr als 46 Meter Länge	.	.	2	2	.	.	1	3	.	3	.	.	2	.	.	.	1	1	
Segelschiffe mit weniger als 46 Meter Länge	.	.	2	2	.	.	1	3	.	2	.	.	2	.	.	.	1	1	
Segelschiffe mit weniger als 20 Tonnen Brutto-Raumgehalt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	
Dampfer, welche für das Legen und Lichten von Telegraphenkabeln eingerichtet sind	3	.	2	2	.	.	1	3	2	3	.	.	2	2	1	1	1	1	
Kleine Dampfboote	.	2	.	.	1 *)	1 *)	1	.	.	1	.	1 *)	.	.	.	1	.	.	
Lotsendampfer **) (in Ausübung ihres Dienstes)	.	1	.	.	1 *)	1 *)	.	.	.	1	1 *)	.	.	.	.	1	.	.	
Lotsen-Segelfahrzeuge **) (in Ausübung ihres Dienstes)	.	.	.	.	1 *)	1 *)	.	.	.	1	1 *)	.	.	.	.	.	.	.	
Fischerfahrzeuge	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	
Ruderboote	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	

*) Die Dampfer mit weniger als 40 Tonnen Brutto-Raumgehalt und die kleinen Dampfboote können an Stelle der rothen und grünen Seitenlichter eine doppelfarbige Laterne, die Lotsendampfer und Lotsen-Segelfahrzeuge eine Laterne mit rothem und grünem Schuber führen.

**) Lotsendampfer und Lotsen-Segelfahrzeuge, welche nicht in ihrer Station im Lotsendienste beschäftigt sind, haben die gleichen Lichter zu führen wie die anderen Schiffe ihres Tonnengehaltes.

Auf Tafel II bis XIII sind bildlich die Laternen, Dochte etc. dargestellt.

Tafel XIV.

Tabelle über die Dimensionen der vorgeschriebenen Lichter und deren Bestandtheile.

Gattung der Lichter	Laternen und deren Bestandtheile	Dampfer			Segelschiffe			Anmerkung
		mit 46 oder mehr als 46 m Länge	mit weniger als 46 m Länge	mit weniger als 40 t Brutto-Raumgehalt	mit 46 oder mehr als 46 m Länge	mit weniger als 46 m Länge	mit weniger als 20 t Brutto-Raumgehalt	
		Dimensionen in Millimetern						
Seitenlichter	**Gehäuse.**							*) Diese Dimensionen sind für den Fall giltig, wenn statt der doppelfarbigen oder der Schuberlaterne Seitenlichter geführt werden
	Höhe von der Innenseite des Bodens der Laterne bis zum unteren Deckelrande (Minimaldimensionen)	280	230	150	280	230	150	
	Höhe vom unteren Deckelrande bis zum obersten Rande des Rauchfanges (Minimaldimensionen)	130	110	70	130	110	70	
	Durchmesser des Rauchfanges (Minimaldimensionen)	120	100	60	120	100	60	
	Breite je eines der beiden rechtwinkelig aneinanderstossenden Rückentheile (Minimaldimensionen)	230	170	120	230	170	120	
	Linsen und Gläser.							
	Sehne des horizontalen inneren Bogens der Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet	180	120	100*)	180	120	100*)	
	Sehne des horizontalen inneren Bogens der gekrümmten Gläser von gleicher Dicke, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet	—	—	100	—	—	100	
	Höhe vom oberen zum unteren Rande der Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet	127	95	84*)	127	95	84*)	
	Glasstärke der Linsen in der Mitte ihrer Höhe	33	30	28*)	33	30	28*)	
	Länge des senkrechten Bogens der Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet	150	100	88*)	150	100	88*)	
	Höhe vom oberen zum unteren Rande der gekrümmten Gläser von gleicher Dicke, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet	—	—	75	—	—	75	
	Dochte.							
	Breite des Banddochtes bei den Petroleumlampen (Minimaldimensionen)	25	25	8	25	25	8	
	Breite des Banddochtes bei den Oellampen (Minimaldimensionen)	44	44	22	44	44	22	
Focklichter	Dimensionen der Laternen	zum mindesten gleich jenen der Seitenlaternen			—	—	—	
	Durchmesser der dioptrischen Linsen	190	150	130	—	—	—	
	Durchmesser der planconvexen Linsen	—	—	150	—	—	—	
	Höhe der dioptrischen Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet	130	100	90	—	—	—	
	Höhe der planconvexen Linsen, der in der Laterne eingefasste Theil abgerechnet	—	—	100	—	—	—	
	Breite des Banddochtes bei den Petroleumlampen	25	17	8	—	—	—	
	Breite des Banddochtes bei den Oellampen (mindestens)	44	30	22	—	—	—	
Rundlichter	Höhe der Laterne einschliesslich des Rauchfanges (Minimaldimensionen)	400	300	300	400	300	300	
	Horizontaler Durchmesser des kugelförmigen Glases (Minimaldimensionen)	200	150	150	200	150	150	
	Breite des Banddochtes bei den Petroleumlampen (Minimaldimensionen)	12	8	8	12	8	8	
	Breite des Banddochtes bei den Oellampen (Minimaldimensionen)	20	12	12	20	12	12	

Tafel XV.

Nr. . . . . .

Lichter-Certificat

ausgestellt vom $\frac{\text{k. k.}}{\text{k. und k.}}$ . . . . . in . . . . . .

Name des Schiffes	Schiffahrtskategorie	Länge in Meter und Brutto-Tonnengehalt	Vorgeschriebene Lichter und Signalmittel																		Anmerkung (elektrisches Licht, Lotsenfahrzeuge u. s. w.)
			Focklicht, weiss, auf 5 Seemeilen sichtbar	Focklicht, weiss, auf 2 Seemeilen sichtbar	Seitenlicht, grün, auf 2 Seemeilen sichtbar	Seitenlicht, roth, auf 2 Seemeilen sichtbar	Seitenlicht, grün, auf 1 Seemeile sichtbar	Seitenlicht, roth, auf 1 Seemeile sichtbar	Hecklicht, weiss, auf 1 Seemeile sichtbar	Rundlicht, roth, auf 2 Seemeilen sichtbar	Rundlicht, weiss, auf 2 Seemeilen sichtbar	Rundlicht, weiss, auf 1 Seemeile sichtbar	Schuberlaterne	Doppelfarbige Laterne	Schwarze Bälle	Rothe Bälle	Rautenförmige Signalkörper	Dampf- oder Luftpfeife oder Sirene	Nebelhorn	Glocke	Flackerfeuer und Knallsignale	

Der Aufstellungs- und der Aufbewahrungsort der Lichter ist den Vorschriften . . . . . .

. . . . . , am . . . . . (L. S.)

Unterschrift.

Nachfolgende Untersuchungen.

Wurde vom $\frac{\text{k. k.}}{\text{k. und k.}}$ . . . . . in . . . . . am . . . . . .

der Untersuchung unterzogen und hiebei gefunden, dass: . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . , am . . . . . (L. S.)

Unterschrift.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Zborowitz nach Morkowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem unter Führung des Bürgermeisters Franz Drlik in Zborowitz gebildeten Actionscomité die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Zborowitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Morkowitz zum Anschlusse an die projectirte Localbahn von Nezamyslitz nach Morkowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. Februar 1900. Z. 60.320/2 ex 1899.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Zabrzech nach Schönbrunn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Advocaten Dr. Anton Lhota in Mähr.-Ostrau im Vereine mit dem Kaufmanne Johann Geissler in Mähr.-Ostrau mit dem Erlasse vom 16. August 1899, Z. 30.118/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 102 vom 2. September 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Zabrzech zur Station Schönbrunn der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und nach Schönbrunn auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 16. Februar 1901 verlängert.

Wien, am 25. Jänner 1900. Z. 1739/2.

Neuorganisation des Generalrathes des Ingenieurcorps des Ponts et Chaussées in Frankreich.

Der Minister für öffentliche Arbeiten hat mittelst Decretes vom 23. December 1899 die Neuorganisation des Generalrathes des Ingenieurcorps des Ponts et Chaussées sanctionirt.

Dem neuen Statute zufolge sind die Sphären des amtlichen Wirkungskreises des Generalrathes sowohl, als jene der einzelnen Sectionen genau präcisirt, und zwar im Sinne folgender Principien:

Artikel I.

Der Generalrath ist in vier Sectionen getheilt, denen im Allgemeinen selbstständige Competenzbereiche mit folgenden Agenden angehören:

1. Section: Angelegenheiten, die das Strassen-, Local-, Kleinbahn- und Tramway- (Strasseneisenbahn-) Wesen betreffen.

2. Section: Binnenschiffahrt, Fischerei, Wasserbau, Communalbauten und Ausnützung von Naturkräften zu Gunsten des Motorenbetriebes.

3. Section: Seehäfen, Leuchtthürme etc.

4. Section: Normalbahnen.

Artikel II.

Die einzelnen Sectionen unterstehen einem, eventuell zweien General-Inspectoren I. Classe, welchen eine Anzahl von General-Inspectoren und Ingenieuren zugetheilt ist. Dieselben werden von Jahr zu Jahr vom Minister der öffentlichen Arbeiten ernannt.

Der 4. Section gehören auch die General-Inspectoren der Eisenbahncontrole an.

Die General-Inspectoren wohnen den vom Rathsgremium ihrer Section vorgenommenen Prüfungen der dieser zugewiesenen Agenden bei und sind zur Abgabe ihres Votums berufen.

Artikel III.

Der Minister für öffentliche Arbeiten weist von den ihm vom Secretariate des Generalrathes vorgelegten Agenden jene, die ihm wichtig scheinen, dem Generalrathe selbst, die übrigen aber direct der Competenz der entsprechenden Sectionen zu.

Die Sectionen sind ermächtigt, die Ueberprüfung ihrer Entscheidungen vor deren Vorlage an den Minister durch den Generalrath zu verlangen.

Sowohl der Generalrath als auch die Sectionen halten wöchentlich je eine ordentliche und im Bedarfsfalle auch eine oder mehrere ausserordentliche Sitzungen ab.

Artikel IV.

Der vorsitzende General-Inspector braucht dem Gremium keinen ausführlichen schriftlichen Bericht über die ihm vom Minister zur Beamtshandlung zugewiesenen Agenden vorzulegen, sondern kann dies mündlich thun, dagegen ist über sein persönliches Gutachten ein Protokoll aufzunehmen.

Artikel V.

Der Secretär des Generalrathes hat ein summarisches Exposé über jene Agenden auszuarbeiten, welche dem Generalrathe zu unterbreiten sind; von diesem ist vor Beginn der Sitzung jedem Theilnehmer je ein Exemplar einzuhändigen.

Artikel VI.

Im Falle einer Meinungsverschiedenheit in einer wichtigen Angelegenheit zwischen dem diesbezüglich competenten General-Inspector und dem mit dem Referate betrauten Ingenieur ist letzterer berechtigt, die persönliche Motivirung seiner Anschauung vor dem Gremium zu beanspruchen.

Artikel VII.

Die competenten Secretäre redigiren die Sitzungsprotokolle sowohl des Generalrathes als auch jene der einzelnen Sectionen; in diesen ist nebst dem Berichte über die Beschlüsse auch die Anzahl der anwesenden Mitglieder und im Falle eines Scrutiniums die Anzahl der Stimmen pro und contra auszuweisen.

Die Sitzungsprotokolle sind sowohl vom Vorsitzenden als auch vom Secretär der jeweiligen Dienstesabtheilung zu unterfertigen.

Artikel VIII.

Die Rechtskraft der Bestimmungen dieses Regulativs beginnt mit 1. Jänner 1900.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Kleinbahn von der Station Antiesenhofen nach Mauerkirchen. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. Februar die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von Ferdinand Spiegel in Wien vorgelegten Projectes für eine mit der Spurweite von 1 m auszuführende, elektrisch zu betreibende, dem Personen- und Frachtenverkehr dienende Kleinbahn mit vorwiegender Strassenbenützung von der Station Antiesenhofen der Linie Ried—Schärding der k. k. Staatsbahnen zur Station Mauerkirchen der Linie Steindorf—Braunau am Inn der k. k. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 50.707 ex 1899.]

Elektrische Kleinbahn in Marienbad. (Wagenremise: Typenplan.) Der vom Stadtrath in Marienbad vorgelegte Typenplan für die nächst der elektrischen Centrale der Kleinbahn in Marienbad auszuführende Wagenremise mit angebauter Werkstätte wurde vom fachlichen Standpunkte gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4843.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecken Invalidenstrasse — Johannesgasse und Getreidemarkt—Josefstädterstrasse: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Haupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes der Theilstrecke der Wiener elektrischen Strassenbahnen Invalidenstrasse von der Ungargasse über den Heumarkt bis zur Johannesgasse und Theilstrecke Getreidemarkt von der Friedrichstrasse durch die Museumstrasse und Auerspergstrasse bis zur Josefstädterstrasse die Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung auf den 21. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans Ritter von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 5811.]

— (Linie Prater-Ausstellungsstrasse—Rotunde-Südportal: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Haupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes der Theilstrecke Prater - Ausstellungsstrasse — Rotunde - Südportal der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Trassenrevision und politische Begehung auf den 23. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans Ritter von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 5811.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Abänderung der Bezeichnung der Station und der Ladestelle Polehrad.) Die obige Eisenbahn verlautbart mit Kundmachung vom 10. Februar, dass die Station Polehrad der im Betriebe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft stehenden Localbahn Brandeis a/E. - Neratowitz den Namen Polehrad bei Brandeis a/E. und die an derselben Localbahn gelegene Ladestelle Polehrad-Ladestelle die Bezeichnung Polehrad bei Brandeis a/E.-Ladestelle vom 15. Februar ab führen wird.

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Zinsendorf.) Laut einer Kundmachung obiger Eisenbahn vom 10. Februar wird die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie auch für die Aufgabe von Frachtgütern in vollen Wagenladungen eröffnete Station Zinsendorf der Linie Brünn—Tischnowitz mit 15. Februar auch für die Abgabe von Frachtgütern in vollen Wagenladungen eröffnet werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung auf deutschen Eisenbahnen im II. Quartale 1899.) Der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten April bis Juni 1899 vorgekommenen Verspätungen auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung ist Folgendes zu entnehmen:

Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete 46
deren Gesammtlänge Ende Juni 1899 . . . 41.137 km
davon zweigeleisig . . . . . 15.469 km

Befördert wurden:

Schnellzüge 83.610
Personenzüge 809.749
gemischte Züge 367.119

Geleistet wurden:

	im Ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer .	56,691.005	622.978	1378

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet:

	im Ganzen	gegen das Vorjahr
Züge	9588	— 3558
und zwar durch:		
Abwarten verspäteter Anschlusszüge . .	5611	— 1274
Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst	3977	— 1284
Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf:		
1,000.000 Zugkilometer	70	— 27
Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug	4775	— 1147

— (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Carspach-Sonnenberg.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wurde am 1. Februar der an der Bahnstrecke Altkirch—Pfirt gelegene Haltepunkt Carspach-Sonnenberg auch für den Expressgutverkehr eröffnet.

Preussen. (Königsberger Kleinbahn.) Diese Actiengesellschaft wurde nunmehr in das Handelsregister eingetragen. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der Kleinbahn von der Wehlau-Königsberger Kreisgrenze bei Podewitten nach der Stadt Königsberg (Volksgarten) mit vollspurigem Geleiseanschluss an die Ostpreussische Südbahn, sowie mit Abzweigungen von Prawten über Schaaksvitte bis zum Schaaksvitter Hafen und in der Stadt Königsberg vom Königsthor bis zum Oberpregel. Das Grundcapital beträgt Mk. 2,000.000.

— (Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.) An Staatsbeihilfen für Kleinbahnen sind bewilligt worden:

1. dem Kreise Schmiegel eine Beihilfe für die Kleinbahn von Kriewen nach Ujazd als Betheiligung mit Mk. 452 000;
2. der am 25. Juli 1899 gegründeten Eulengebirgsbahn-Actiengesellschaft zu Reichenbach i. Schl. eine Beihilfe für die Kleinbahn von Reichenbach über Peterswaldau, Oberlangenbielau und Silberberg nach Mittelsteine mit Abzweigung nach der Johann-Baptistagrube als Betheiligung mit Mark 1,400.000 Actien;
3. der Genthiner Kleinbahn-Actiengesellschaft zu Genthin eine Beihilfe für die Kleinbahnen a) von Genthin über Jerichow nach Schönhausen, b) von Genthin nach Milow als Betheiligung mit Mk. 460.000 Actien;
4. dem Kreise Sonderburg als Beihilfe für die Kleinbahn auf der Insel Alsen von Sonderburg nach Norburg mit Abzweigungen nach Schauby und Nummark als Betheiligung mit Mk. 500.000.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Tarifänderung im Güterverkehre auf der Linie Unterdrauburg—Wöllan.

Vom 1. März 1900 angefangen erfolgt bis zur tarifmässigen Durchführung im Güterverkehre auf der Linie Unterdrauburg—Wöllan die Frachtberechnung auf Grund der aus dem Kilometerzeiger für diese Linie im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900 auf Seite 587 ersichtlichen Distanzen einerseits und der aus der Gebührenberechnungstabelle für die Linien Zeltweg—Wolfsberg—Unterdrauburg (Tarifheft 3, Seite 584) zu entnehmenden Frachtsätze andererseits.

Hiedurch treten die für die Linie Unterdrauburg—Wöllan im Tarifhefte 3, Seite 586, unter I und II enthaltenen Tarifgrundlagen und Gebührenberechnungstabelle ausser Wirksamkeit.

Wien, am 15. Februar 1900. [163]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Eichgraben für den Gepäcksverkehr.

Die dermalen nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Eichgraben der Linie Wien-Westbahnhof—Amstetten wird am 1. April 1900 auch für den Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, im Jänner 1900. [164]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883.

Frachtberechnung für Thee und flüssigen Eichenholzextract.

Ab 1. Februar 1900 werden die Artikel „Thee“ und „Eichenholzextract, flüssiger“ zu den bestehenden Frachtsätzen für Kaffee, Katechu u. s. w. (Ausnahmetarif a 1) abgefertigt.

Wien, am 14. Februar 1900. [165]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des IV. Nachtrages zum gemeinschaftlichen Tarifheft D.

Am 1. März 1900 gelangt Nachtrag IV zum Gütertarif, Theil II, Heft D (gemeinschaftliches Heft), vom 1. April 1895 zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge I—III enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. Februar 1900. [166]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger, Franzensbad und Johanngeorgenstadt.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1900 tritt ein neuer Tarif für den obbezeichneten Verkehr, mit welchem die Tarifbestimmungen und Fahrpreise theilweise abgeändert und neue Fahrpreise eingeführt werden, in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der Tarif für den gleichnamigen Verkehr über Eger vom 1. Mai 1896 nebst Nachträgen aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 16. Februar 1900. [167]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen den Stationen Ebenfurth und Ebenfurth-Mühle einerseits und Lajtaujfalu andererseits.

Einführung eines neuen Verbandstarifes.

Mit 1. März 1900 tritt für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den Stationen Ebenfurth und Ebenfurth-Mühle einerseits und Lajtaujfalu der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn andererseits, sowie im Verkehre zwischen Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn ein neuer Tarif in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 15. Februar 1900. [168]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Auflassung der Rundreisetour 3.

Vom 1. April 1900 ab wird die mit 1. Mai 1897 eingeführte Rundreisetour 3: Breslau—Freiburger Bahnhof—Königszelt—Ruhbank—Liebau (Gebirgsübergang)—Tannwald—Reichenberg—Friedland i. B. (Gebirgsübergang)—Friedeberg a. Qu.—Greiffenberg i. Schl.—Lauban—Kohlfurt—Liegnitz—Breslau Oberschl. oder Märkischer Bahnhof aufgelassen.

Wien, am 15. Februar 1900. [169]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer Arbeiterlegitimationen zur Erlangung der tarifmässigen Fahrpreisermässigung.

Am 1. März 1900 gelangen für den Bereich der hierseitigen Linien neue Arbeiterlegitimationen zur Einführung, mit welchen die tarifmässig mit 50 pCt. festgesetzte Fahrpreisermässigung für Entfernungen bis zu

100 km zwischen der Station des Wohnortes und jener des Arbeitsortes des Arbeiters in Anspruch genommen werden kann.

Die derzeit in Benützung stehenden Arbeiterlegitimationen können bis zum Ablauf der darauf angegebenen Giltigkeitsdauer ausgenützt werden.

Prag, am 16. Februar 1900. [170]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Gebühr für Besorgung von Leistungen zum Zwecke der Zwischenverkehrsstatistik durch die Rollfuhrunternehmung in Wien.

Die mit der Ausführung des Rollfuhrdienstes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien betraute Firma Th. Bindtner, k. u. k. Hofspediteur, ist unsererseits ermächtigt, bei Sendungen aus Ungarn, welche ohne vorhergehende Avisirung dem Empfänger zugestellt werden, für die Leistungen zum Zwecke der Zwischenverkehrsstatistik eine Gebühr von 10 Hellern (ausschliesslich der der Bahn zu vergütenden Auslage für die Gebührenmarke) einzuheben.

Die gleiche Gebühr für Leistungen zum Zwecke der Zwischenverkehrsstatistik kann sie bei Sendungen aus oder nach Ungarn in Anspruch nehmen, die sie im Auftrage der Parteien ab- oder zustreift. Für die Beigabe der Gebührenmarke wird deren Preis in Ansatz gebracht.

Wien, im Februar 1900. [171]

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.

Aufnahme der Stationen Kreuz und Woldenberg.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 werden die Stationen Kreuz und Woldenberg des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze betragen:

Nach Reichenberg	loco	transit
	Mark per 100 kg	
von Kreuz	0·94	0·88
„ Woldenberg	0·97	0·91

Wien, am 15. Februar 1900. [172]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Im dem vom 1. August 1896 giltigen Nachtrage VI zum Tarife, Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892 sind die im Verkehre mit der Station Humpoletz (L.B.) einerseits und den im vorcitirten Tarife angeführten ungarischen Stationen andererseits enthaltenen Schnittfrachtsätze (österreichische Stationen) mit Giltigkeit vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 wie folgt zu berichtigen, und zwar:

Auf Seite 4 (1. Schnitt-Tarif) der Schnittfrachtsatz von 198 Hellern auf 184 Heller per 100 kg und auf Seite 11 (4. Schnitt) von 218 Hellern auf 204 Heller per 100 kg.

Wien, am 17. Februar 1900. [173]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in dem ab 1. Jänner 1900 giltigen Anhange zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899 für Rübenschnitze, frische, bezw. Saturationsschlamm sub Pos. 76—81 enthaltenen Frachtsätze werden mit 5. April 1900 ausser Kraft gesetzt.

An Stelle dieser Frachtsätze werden im Wege eines Nachtrages zum obgenannten Anhange neue Frachtsätze zur Einführung gelangen.

Wien, am 17. Februar 1900. [174]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, Neusiedlersee-Localeisenbahn und k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linie).

Berichtigung des Ausnahmetarifes vom 1. Jänner 1900.

Die Kopfrubrik der auf der vorletzten Seite des Tarifes enthaltenen Lieferfristzuschlagstabelle erhält folgende neue Fassung:

„Im Verkehre von Segen-Gottes nach sämmtlichen Abgabestationen bei folgenden Uebergangspunkten".

Wien, am 17. Februar 1900. [175]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

16. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Skutsch—Polička bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Ausfuhrverkehr nach Eydtkuhnen tr., Prostken tr., Illowo tr. und Thorn transito. Thorner Transitverkehr (nach Polen). Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr. Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. Tarifheft 1 und 2. Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1. (Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff.) Mit dem 1. Februar n. St. 1900 wurden neue Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff von Coswig in Sachsen, Mügeln bei Pirna, Naundorf bei Dresden, Kirnbach, Mannheim Bad. B., Mannheim (D. B. Mainz), Mannheim Neckarvorstadt, Gustavsburg, Rheindürkheim, Stockstadt a. M. und Waldhof, Stationen der Sächs. und Badischen Staatseisenbahnen, sowie des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz zur Ausfuhr nach Russland in oben genannten Grenzverkehren eingeführt.

Näheres ist bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Nachtrag XIII.) Am 1. Februar 1900 ist zu Heft 3 des Gütertarifes vom 1. März 1891 der Nachtrag XIII in Kraft getreten. Er enthält u. A. Ergänzungen des Kilometerzeigers und Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife.

Abdrücke des Nachtrages sind durch Vermittlung der betheiligten Stationen zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
913	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Reis, geschält, als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	Carlsbad (B.E.B.)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	Heller 98	Heller 93	Heller 5	Im Kartirungswege		
					Chodau (B.E.B.)				105	97	8			
					Eger (B.E.B.)				134	111	23			
					Falkenau a. d. Eger				113	92	21			
					Franzensbad (B.E.B.)				134	111	23			
					Königsberg-Maria-Kulm				124	101	23			
					Neusattl (B.E.B.)				108	97	11			
					Ober-Graslitz				131	79	52			
					Schlackenwerth (B.E.B.)				86	82	4			
					Unter-Graslitz				129	79	50			
914	Buschtěhrader Eisenbahn		Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, dann Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen	Für in der Station Prag (Smichow) (B.E.B.) über Vyšehrad anlangende und in ersterer Station in die gepachteten Bahnmagazine eingelagerte Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazine solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 100 km befördert werden, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900, die tarifmässig erhobene Manipulationsgebühr von 8 Hellern per 100 kg gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Prag (Smichow) (B.E.B.) und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe für den Transport ab Prag (Smichow) (B.E.B.) rückvergütet, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits ausgeführt wurde. Die Frachtdocumente müssen spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Prag (Smichow) (B.E.B.) bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden.										
915	Buschtěhrader Eisenbahn		Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, dann Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen	Für in der Station Saaz (B.E.B.) aus den daselbst gepachteten Bahnmagazinen nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Aufgabe gelangende Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der dieser Aufgabe vorangegangenen 100 Tage in die betreffenden Magazine solche Sendungen eingelagert wurden, welche über die Linien der Buschtěhrader Eisenbahn in Saaz (B.E.B.) angelangt und auf diesen Linien mindestens 70 km befördert worden sind, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900, die tarifmässig eingehobene Manipulationsgebühr per 8 Heller für 100 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Saaz (B.E.B.) und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe für den Transport ab Saaz (B.E.B.) auf 2 Heller per 100 kg ermässigt, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits besorgt wurde. Die Frachtdocumente müssen spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Saaz (B.E.B.) bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden.										
				Für in der Station Saaz (B.E.B.) über fremde Eisenbahnen anlangende und daselbst in die gepachteten Bahnmagazine eingelagerte Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazine solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 70 km befördert werden, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900, die tarifmässig eingehobene Manipulationsgebühr von 8 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Saaz (B.E.B.) und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe für den Transport ab Saaz (B.E.B.) auf 2 Heller per 100 kg ermässigt, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits besorgt wurde. Die Frachtdocumente müssen spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Saaz (B.E.B.) bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden.										

Fortlaufende Nummer	916	917
1		
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	Schienenbefestigungsmittel	Emballagen ans Abschnitt C—V a des Tarifes, Theil I, und zwar leer retour-gebende eiserne Fässer; Gebrauchte leere Säcke; Holzgeist und Essig der Pos. H—23 und Pos. E—22 b; Holzkalk der Pos. H—24; Holzgeist der Pos. H—23
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Marchegg transito	der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Jedlersdorf K.F.N.B. transito	Zbirow Haltestelle; Zbirow Haltestelle; Putna; Wama; Putna; Wama
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn; Auflieferung der Sendungen unter der Adresse eines Streckenvorstandes dieser Bahnen	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 10.000 kg per Frachtbrief; in jedem Gewichte; a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	34 Heller	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	28 Heller	Heller: a) 820, 859, 859, 820, 482, 472, 387; b) 786, 826, 613, 651, 364, 358, 395
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6 Heller	428, 526, 547, 435, 487, 508
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die auf einen Streckenvorstand der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn als Empfänger lautenden Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich	
14		

Fortlaufende Nummer	1	918	919	920
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 3	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang
		Böhmischen Nordhahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordhahn	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Salz der Pos. 8—7a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	des Ausnahmetarifes I/B im Tarif-Theil II vom 1. Jänner 1897 für den Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	Gypsplatten und Gypsdielen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Hallein — Ebensee	Bregenz	Puchberg am Schneeberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Politz-Sandau	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Aussig (OeN.W.B. und St.E.G.) Brünn (K.E.N.B. und St.E.G.) Prag (OeN.W.B. und St.E.G.) Reichenberg Teschen Troppau Turnau (S.N.D.V.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von ganzen Wagenladungen, welche aus Artikeln des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes und aus Gütern der allgemeinen Wagenladungsclassen (vergl. II. Tarifvorschriften, Punkt 1, Seite 6) zusammengesetzt sind	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 20. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife	Tarif-Theil II vom 1. Jänner 1897 für den Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensse-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	der Wagenladungsclasse B	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 413 Heller b) 364 Heller	Für das wirkliche Gewicht der Artikel des in Rubrik 4 genannten Ausnahmetarifes kommt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes I/B—c, für das wirkliche Gewicht der übrigen beigeladenen Güter und — wenn das Gesammtgewicht einer solchen Sammelladung 10.000 kg nicht erreicht — auch für das auf 10.000 kg fehlende Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Wagenladungsclasse B zur Anwendung	a) 401 Heller b) 362 Heller	Heller 163 113 122 170 138 139 144
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publicatinn erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
921	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle der Pos. H—25 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Mitroviez-Szávapart	Linz Salzburg	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	200 222 Heller, inclus. ungar. Stener		Im Kartirungswege		
922	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Dünger (animalischer)	Süssenbrunn St.E.G.	Gumpoldskirchen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	32 Heller		Im Kartirungswege		Das Abladen hat durch Arbeiter der Empfänger zu erfolgen
923	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eilgut	Bodenbach B.N.B.	Reichenberg S.N.D.V.B.	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Theil II, Tarif für die Beförderung von Gütern im Oesterreichischen Grenzverkehr	Markpfennige 319	313	6	Im Kartirungswege		
			Stückgut I						136	132	4			
			Stückgut II						115	112	3			
			Classe A 1						90	86	4			
			Classe B						85	79	6			
			Eilgut	Tetschen B.N.B.					319	303	16			
			Stückgut I						136	128	8			
			Stückgut II						115	108	7			
			Classe A 1						90	84	6			
			Classe B						85	77	8			
			Classe A 2						75	73	2			
			Sp.-T. I						72	70	2			
			Sp.-T. II	und vice versa					63	62	1			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relatinn		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
59	Nr. 14 vom 6. Februar 1900	808	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Porzellanerde, Chinaclay, Kaolin	Dobrzan etc.	den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen: Alt-Münsterol Grenze Amanweiler Grenze etc.	Dobaran ist auf „Dobrzan“ nnd Amansweiler Grenze auf „Amanweiler Grenze“ zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

PRIVILEGIRTE ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHE STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. **Wien, 22. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 12. Februar 1900, betreffend die zollamtliche Behandlung und handelsstatistische Anmeldung der für die Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 bestimmten Gegenstände.

Im Einvernehmen mit den betheiligten kgl. ungarischen Ministerien wird für die zollamtliche Behandlung und handelsstatistische Anmeldung der zur Weltausstellung in Paris im Jahre 1900 mit dem Anspruche auf zollfreie Wiedereinfuhr zu versendenden Gegenstände Nachstehendes verordnet:

1. Von den zur Versendung nach Paris bestimmten Objecten haben die Aussteller detaillirte Verzeichnisse über den Inhalt der einzelnen Collien nach dem Formulare A (Versendungsnachweis) in triplo jenem Zollamte zu überreichen, bei welchem die Austrittsamtshandlung vorgenommen werden soll. Zwei dieser Verzeichnisse sind den Ausgangs-Vormerkerklärungen anzustempeln, und ist in letzterem selbst lediglich die Collienzahl, Gattung, Zeichen, Nummer und Sporcogewicht der einzelnen Collien anzusetzen und vom Zollamte im Befunde unter Ansetzung der Vormerkregisterpost zu verificiren. Das dritte Exemplar des Versendungsnachweises ist, mit der amtlichen Bestätigungsclausel versehen, der Partei als Beleg für etwaige Reclamationen zurückzustellen. Von einer inneren Beschau, zolltarifmässigen Erklärung der Waaren, sowie von der amtlichen Bezeichnung der einzelnen Gegenstände ist abzusehen und nur der zollamtliche Colloverschluss anzulegen, der an der Grenze nicht abzunehmen ist. An Stelle dieses Colloverschlusses hat jedoch der Waggonverschluss in allen jenen Fällen zu treten, wo die Verladung der Ausstellungsgüter in ganzen Wagenladungen erfolgt und der verwendete Wagen zur Anlegung eines solchen Verschlusses geeignet ist. Bei Versendung der Ausstellungsgüter unter Waggonverschluss hat jedoch das k. k., beziehungsweise kgl. ungarische General-Commissariat auf dem Versendungsnachweise zu bestätigen, den mit Plombe versehenen Wagen in Paris übernommen zu haben.

2. Beim Eintreffen der Ausstellungsobjecte in Paris sind die die Sendung begleitenden Vormerkbolletten dem dortigen österreichischen, beziehungsweise ungarischen General-Commissariat zu überreichen, welches bei der Abnahme des Waggonverschlusses, beziehungsweise des Collienverschlusses und Eröffnung der Collien zu interveniren und auf den Versendungsnachweisen die Richtigkeit des in denselben specificirten Inhaltes zu bestätigen hat.

3. Die Rücksendung der Ausstellungsobjecte von Paris ist dem General-Commissariate unter Uebereichung von den sub 1 erwähnten Versendungsnachweisen analogen Verzeichnissen über den Inhalt der rückzusendenden Collien (Rücksendungsnachweis: Formular B) anzumelden.

Das General-Commissariat ertheilt nach erfolgter Prüfung durch entsprechende Intervention bei der Verpackung die Rücksendungsbestätigung und veranlasst die Anlegung eines seine Amtsbezeichnung tragenden Colloverschlusses durch entsprechende Bezettelung (Formular C).

Die Anbringung dieser Bezettelung an die einzelnen Collien kann unterbleiben, wenn die Verladung in den Ausstellungsräumen in Eisenbahnwaggons erfolgt und diese französischerseits mit Plomben zollamtlich verschlossen werden.

In solchen Fällen ist jedoch die Bezettelung des Waggons neben jeder angelegten Plombe vorzunehmen.

In den Rücksendungsnachweisen kann die Gewichtsangabe unterbleiben, wenn sich das Gewicht der einzelnen Collien wegen unzureichender Tragfähigkeit oder Grösse der auf der Ausstellung verfügbaren Waagen nicht ermitteln lässt. Letzterer Umstand ist jedoch vom General-Commissariat im Rücksendungsnachweise ausdrücklich zu bestätigen.

4. Auf Grund dieser Rücksendungsnachweisungen können die Ausstellungsobjecte bei ihrer Wiedereinfuhr ohne Forderung der zolltarifmässigen Erklärung dann zollfrei abgefertigt werden, wenn die Uebereinstimmung derselben mit den von der Partei zu producirenden Vormerkscheinen über die seinerzeitige Versendung, beziehungsweise mit den diesen Bolletten angestempelten Versendungsnachweisungen glaubwürdig constatirt erscheint.

Eine innere Untersuchung der Collien hat hiebei in der Regel — Fälle begründeten Verdachtes ausgenommen — nicht stattzufinden.

Die Wiedereinfuhr mit dem Anspruche auf zollfreie Behandlung kann auch über ein anderes Zollamt erfolgen, als jenes, bei welchem die Ausgangsvormerkbehandlung vorgenommen wurde.

Sofern in diesem Ausstellungsvormerkverkehre eine Abwage auf zollamtlichen Waagen stattfindet, ist hiefür kein Waaggeld einzuheben.

Desgleichen hat die Einhebung des Siegel- und Zettelgeldes zu unterbleiben.

Die Frist zur zollfreien Rücksendung der Waaren erlischt vier Wochen nach erfolgter Einstellung der Thätigkeit des General-Commissariates in Paris.

Bei der Ausfuhr und bei der Wiedereinfuhr der Ausstellungsgüter wird von speciellen statistischen Erklärungen seitens der Partei abgesehen, da das k. k., beziehungsweise kgl. ungarische General-Commissariat der Weltausstellung Paris 1900 die Beschaffung der erforderlichen statistischen Nachweisungen hinsichtlich der nicht mehr zur Wiedereinfuhr gelangenden Waaren übernommen hat.

Wegen Beschaffung der oben angeführten Formularien A und B ist sich an das Bureau des k. k. österreichischen General-Commissariates (im k. k. Handelsministerium) zu wenden.

Böhm m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 13. Februar 1900, Z. 50.589 ex 1899,*) betreffend die Regelung der Uniformirungsverhältnisse bezüglich der Kleinbahnen (Tertiärbahnen).

Zufolge Allerhöchster Entschliessung ist der Eisenbahnminister ermächtigt worden, die Unternehmungen von Kleinbahnen (Tertiärbahnen) von der Anwendung der Bestimmungen der Eisenbahn-Uniformirungsvorschrift vom 16. Juli 1897, R.-G.-Bl. Nr. 176, loszuzählen und das Dienstkleid oder Dienstabzeichen, welches die Bediensteten derartiger Bahnen im ausübenden Dienste im Verkehre mit dem Publicum zu tragen haben, fallweise zu bestimmen.

Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Februar 1900, Z. 7794, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 1. Februar 1900 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport mitgetheilt, dass die am 2. Jänner 1900 eröffnete und 36·927 km lange Theilstrecke Katalena—Veröcze der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Körös-Belovár-Veröcze-Barcs dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. Februar 1900 Kenntniss gegeben.

Da die Localbahn Körös-Belovár-Veröcze-Barcs dem Uebereinkommen als Ganzes bereits untersteht (zu vergleichen das Kreisschreiben des Centralamtes Nr. 182 vom 9. December 1899) und im Uebrigen im Betriebsnetze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen inbegriffen ist (Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, VI. Ausgabe vom 1. Jänner 1900, unter Ungarn, Ziffer 1), so ist eine Aenderung in der Liste nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen.

Wien, am 15. Februar 1900.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ung.-Brod nach Niwnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Gebrüder May in Ung.-Ostra die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Ung.-Brod der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Niwnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. Februar 1900. Z. 2256/2.

---

*) Enthalten in dem am 20. Februar 1900 ausgegebenen XIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 29.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 24. Jänner 1900, Z. 5217/B ex 1899, an die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit Vorsitzende der österreichischen Directoren-Conferenz, betreffend die Umgangnahme von der Anführung detaillirter Prüfungsdaten in den Erhebungselaboraten über Unfälle.

Der von der Südbahn-Gesellschaft im Namen der österreichischen Directoren-Conferenz bezüglich des h. a. Erlasses vom 13. August 1898, Z. 10.306/B,*) anher erstattete Bericht vom 19. April v. J., Z. 6974/V, wurde zur Kenntniss genommen, und es wird in Anbetracht der dargelegten Schwierigkeiten, welchen die Durchführung der in dem citirten Erlasse ins Auge gefassten Nachweisung der Prüfung der Bediensteten aus den bei den einzelnen Unfällen in Betracht kommenden Instructionsbestimmungen begegnen würde, von der Aufnahme solcher detaillirter Prüfungsdaten in die Erhebungselaborate über Unfälle Umgang genommen.

Gerstel m. p.

*) Publicirt im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 93 ex 1898.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Durch die Bestimmungen des Art. 27 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, beziehungsweise des § 26 der reglementarischen Bestimmungen über den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits (giltig vom 1. März 1894) haben die Vorschriften der Art. 400 und 401 H.-G.-B. über die Haftpflicht des Frachtführers für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des ihm übertragenen Transportes bedient, keine Aenderung erfahren.

(Entscheidung vom 8. Februar 1899, Z. 1776.)

Dem Kläger wurde, nachdem er die für den Transport der in Passau bei der Oesterreichischen Staatsbahn zur Beförderung nach Bukarest aufgegebenen Waare gemäss Frachtbriefes berechnete Frachtgebühr im Voraus bezahlt hatte, von der rumänischen Bahnverwaltung in Bukarest eine Nachtragszahlung vorgeschrieben und von ihr auch eingehoben, welche er nunmehr, als unrechtmässig bemessen, von dem k. k. Eisenbahnärar klagbar rückverlangt.

Die Klage wurde vom ersten Richter mangels passiver Klagslegitimation abgewiesen, weil die Verfügung und Einhebung der Nachtragszahlung durch die rumänische Bahn geschehen ist, daher die Oesterreichische Staatsbahn wegen Abganges gesetzlicher oder vertragsmäsiger Haftung auch für eine Schädigung solcher Art nicht zur Ersatzleistung herangezogen werden kann.

Das Berufungsgericht nahm jedoch die passive Klagslegitimation als vorhanden an.

Gründe:

Die Anschauung des ersten Richters ist weder im Gesetze, noch im Vertrage, nämlich in dem im bezüglichen Frachtbriefe bezogenen Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und in den Reglements und Tarifen zwischen Rumänien und Oesterreich-Ungarn begründet. Gewiss ist im § 26 des Oesterr. Rumän. Uebereinkommens, beziehungsweise Art. 27 des Internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, nur die Haftpflicht bezüglich der Ausführung des Transportes, also bezüglich der Güter und der Bestimmungen über Zeit und Ort der Ablieferung und die Realisirung dieser Haftpflicht besonders normirt, und ist in beiden Uebereinkommen eine besondere Vorschrift über die Haftpflicht der einzelnen an einem Transporte betheiligten Bahnen bezüglich unrichtiger Festsetzung der Frachtgebühr nicht enthalten. Wohl aber bestimmt § 12 (Art. 12) des Uebereinkommens, dass, falls der Tarif unrichtig angewendet wurde oder Rechnungsfehler unterlaufen sind, das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten ist. Es kommen daher auf das vorliegende Frachtgeschäft die allgemeinen Vorschriften des Handelsgesetzbuches über den Frachtvertrag zur Anwendung. Nach Art. 400 und 401 H.-G.-B. haftet nun der Frachtführer für seine Leute und andere Personen, deren er sich bei der Ausführung des Transportes bedient. Hiedurch ist der Frachtführer dem Aufgeber oder Empfänger offenbar auch für die durch seine Leute oder andere Personen zugefügte Schädigung durch unrichtige oder vertragswidrige Einhebung höherer Frachtgelder haftbar, wie umgekehrt der erste Frachtführer nach Art. 410, Abs. 2 und 4, a contrario unbeschadet der Rechtsverhältnisse der einzelnen Frachtführer unter einander wider dem Aufgeber, resp. Empfänger anspruchs- und pfandberechtigt, daher auch klageberechtigt ist.

Dass aber vorliegend die Frachtgebühr zweifellos ein Gegenstand des Frachtvertrages (Art. 392, Z. 8 H.-G.-B.) gewesen ist, erhellt aus der auf dem Frachtbriefe ersichtlichen Francatur für die Verfrachtung bis Bukarest, von deren Feststellung im Sinne des cit. § 12 (Art. 12) nur unter Nachweisung eines Rechnungsfehlers oder einer unrichtigen Anwendung des Tarifes abgegangen werden dürfte. Das Eisenbahnärar ist somit für die Mehrforderung der rumänischen Bahn als Theilfrächter im Falle ihrer Unrichtigkeit haftbar, und kommt dem Kläger (Aufgeber und Empfänger der Fracht) gegenüber aus eben diesem Grunde, da er mit der ersten Bahn den Frachtvertrag über den gesammten Transport abgeschlossen und ungetheilt die ganze Fracht bezahlt hat, auch der für ihn vertragsmässig gleichgiltige Anspruch der einzelnen späteren Bahn nicht in Betracht.

Als condictio indebiti stellt sich aber der Klagsanspruch deshalb nicht dar, weil gemäss § 17 (Art. 17) des Uebereinkommens der Empfänger, um die Waare zu erhalten, zahlen muss, auch wenn er von der Unrichtigkeit der Frachtgebühr überzeugt ist, daher ein Irrthum in der Leistung (§ 1431 a. b. G.-B.) nicht vorliegen kann.

Diese Entscheidung wurde vom Obersten Gerichtshofe bestätigt, weil § 74, Abs. 3, des E.-B.-R. vom 10. December 1892, und Art. 27, Abs. 3 des Internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. 186 ex 1892, von Ansprüchen aus dem (internationalen) Frachtvertrage überhaupt spricht, im ge-

gebenen Falle ausser der ersten und letzten Bahn eine dritte Bahn, auf deren Betriebsstrecke sich ein Schaden ereignet hat, überhaupt nicht in Betracht kommt, und die Zahlung der ursprünglich berechneten Fracht an die Oesterreichischen Staatsbahnen bei Aufgabe des Gutes in Passau geleistet worden ist (§ 12, Abs. 4, und zusätzliche Bestimmungen, Z. 11/a der reglementarischen Bestimmungen über den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits, giltig vom 1. Mai 1894).

(Beil. z. Just.-M.-Vrdsbl. 1899, Nr. 93.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Přikaz über Teschetitz nach Olšan. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 24. October 1899 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Přikaz der Linie Olmütz Bahnhof—Olmütz Stadt—Kosteletz der k. k. Staatsbahnen über Teschetitz nach Olšan hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 56.795 ex 1899.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates December 1899.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gibt mit Schluss des Monates December 1899 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. December 1899	Hievon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. Jänner 1900
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Przeworsk-Rozwadów	75·2	75·2	75·2
Stryj-Chodorów	40·7	40·7	—
Wolfsberg-Zeltweg	51·4	49·7	49·7
Wöllan-Unterdrauburg	36·8	36·8	—
II. Erweiterungsbauten:			
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:			
Zweites Geleise Wels—Attnang	30·4	17·9	—
Zweites Geleise Tulln—Absdorf	10·3	10·3	10·3
Stationserweiterung Salzburg	—	—	—
Werkstättenbahnhof Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Linie Krakau—Podwołoczyska:			
Umbau des Bahnhofes Lemberg	—	—	—
Stationserweiterung Przeworsk	—	—	—
Linie Chyrów—Stryj:			
Stationserweiterung Sambor	—	—	—
Südbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Triest:			
Erweiterung der Station Bruck	—	—	—
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Prag:			
Erweiterungsbauten in den Stationen:			
Morawan	—	—	—
Poříčan	—	—	—
Linie Přelouč—Kalk-Podol:			
Erweiterungsbau der Station Heřmanměstec	—	—	—
Summe der Hauptbahnen	244·8	230·6	135·2

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. December 1899	Hievon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. Jänner 1900
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	2·1	2·1
Grulich-Schildberg	16·4	16·4	—
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügelbahn Uskoplje-Gravosa	66·6	52·7	66·6
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	129·1	—	—
Strecke Niemes—Gabel	—	13·7	13·7
„ Gabel—Pankraz	—	8·3	8·3
„ Pankraz—Kriesdorf	—	6·5	6·5
„ Kriesdorf—Neuland	—	2·5	2·5
„ Neuland—Karlswald	—	4·7	4·7
„ Karlswald—Johannesthal	—	5·9	5·9
„ Böhm.-Leipa—Reichstadt	—	7·1	7·1
„ Reichstadt-Niemes	—	6·2	6·2
Verbindungs- und Schleppbahn in Reichenberg	—	4·1	4·1
Cerčan-Modřan-Dobříš:			
Theilstrecke Eule—Skochowitz	13·7	13·7	13·7
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	79·6	79·6
Raudnitz-Hospozin	23·4	23·4	23·4
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	20·4	20·4	20·4
Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	19·6	19·6	19·6
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Raspenau-Weissbach	6·4	6·4	6·4
Starkenbach-Rochlitz	20·3	20·3	—
Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf	10·6	10·6	10·6
Winterberg-Wallern	37·5	28·1	28·1
Mutenitz-Gaya	16·0	16·0	16·0
Gross-Siegharts—Raabs	11·2	11·2	11·2
Gmünd-Litschau	24·9	24·9	24·9
Abzweigung nach Heidenreichstein	11·5	11·5	11·5
Krakau-Kocmyrzow	17·6	17·6	—
Abzweigung von Czyzyny nach Mogiła sammt Schleppbahnen	5·3	—	5·3
Piła-Jaworzno	20·0	20·0	20·0
Elektrische Bahn Guntramsdorf-Baden (Leesdorf):			
Flügel nach Traiskirchen	2·3	2·3	2·3
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn Innsbruck-Igls	8·5	8·5	8·5
Lundenburg-Landesgrenze	10·1	—	10·1
Zillerthalbahn Jenbach-Mairhofen:			
Theilstrecke Jenbach—Fügen	10·0	—	10·0
Gablonzer elektrische Kleinbahnen	21·7	21·7	21·7
Triester elektrische Strassenbahnen	16·4	16·4	16·4
Prager elektrische Strassenbahnen:			
Strecke Smichow Schlachthof—elektrische Centrale	6·4	6·4	6·4
Wiener elektrische Strassenbahnen	3·2	3·2	2·7
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)-Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	693·5	574·7	559·2

Es sind sonach durch den Baubeginn einer Theilstrecke der Eisenbahn Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügelbahn von Uskoplje nach Gravosa 13·9 km, dann der Abzweigung von Czyzyny nach Mogila sammt Schleppbahnen der Localbahn Krakau-Kocmyrzów 5·3 km, sowie der Localbahn Lundenburg-Landesgrenze 10·1 km und der Theilstrecke Jenbach—Fügen der Zillerthalbahn 10·0 km, somit 39·3 km Localbahnen zugewachsen; dagegen durch die Bauvollendung der Eisenbahn Stryj-Chodorów, welche am 22. December 1899 eröffnet wurde, 40·7 km, dann der Hauptbahn Wöllau-Unterdrauburg, welche am 20. December 1899

eröffnet wurde, 36·8 km, und der Beendigung der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Wels—Attnang, wovon die Theilstrecken Lambach—Attnang am 17. December 1899 und Wels—Lambach am 1. November 1898 eröffnet wurden, 17·9 km; ferner durch die am 30. December 1899 erfolgte Eröffnung der Localbahn Grulich-Schildberg 16·4 km, sowie durch die Vollendung der am 7. December 1899 eröffneten Localbahn Starkenbach-Rochlitz 20·3 km, dann durch die am 11. December 1899 erfolgte Eröffnung der Localbahn Krakau-Kocmyrzów 17·6 km und durch die am 4. December 1899 vorläufig als Pferdebahn erfolgte Eröffnung der Strecke der Wiener elektrischen Strassenbahnen Hadikgasse bis zur Station „Neue Welt" der Dampftramway in Hietzing 0·5 km, somit 95·4 km Hauptbahnen und 54·8 km Localbahnen abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates December 1899 an Hauptbahnen 135·2 km und an Local- und Kleinbahnen 559·2 km in Bauausführung. Des Ferneren wäre noch hervorzuheben: Von der Länge der Hauptbahn Przeworsk-Rozwadów per 75·2 km entfallen 0·5 km auf die Verbindungscurve bei Przeworsk; die Bauarbeiten bei der Erweiterung der Station Przeworsk der Linie Krakau—Podwołoczyska und der Station Sambor der Linie Chyrów—Stryj sind vollendet; auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn ist auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue; von der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg sind die Strecken Settenz—Lobositz sammt Schleppbahn zur Elbe seit 16. December 1897, Lobositz—Leitmeritz seit 5. October 1898 und Leitmeritz—Böhm.-Leipa, sowie die Verbindungsbahn Czalositz A.T.E.-Czernosek Oe.N.W.B. seit 29. December 1898 eröffnet und für die reconstruirte Strecke Böhm.-Leipa—Reichstadt wurde vorläufig nur der provisorische Locomotivbetrieb gestattet und wird auch die bestehende Strecke Reichstadt—Niemes reconstruirt; von der Localbahn Winterberg-Wallern wurde die Theilstrecke Eleonorenhain—Wallern am 6. November 1899 eröffnet; die Bauarbeiten auf der Strecke Smichow Schlachthof—elektrische Centrale in Prag der elektrischen Strassenbahnen in Prag sind bis auf Weiteres eingestellt; von den Wiener elektrischen Strassenbahnen sind die 2·6 km lange Strecke Lerchenfelderstrasse, Thaliastrasse — Montleartstrasse und die 0·1 km lange Strecke Pilgrambrücke im Baue.

Elektrische Kleinbahn Graz-Göstiug. (Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Graz mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 6. bis 8. Juni 1899 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission in Verbindung mit der politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der elektrischen Kleinbahn Graz-Gösting, ferner das Ergebniss der am 16. October 1899 stattgehabten politischen Begehung zweier Varianten für die Theilstrecken von km 0·85—1·65 und km 3·20—3·50 wurde zur Kenntniss genommen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Hinblicke auf das Ergebniss der durchgeführten Verhandlungen den Bauconsens für das Gesammtproject, mit Einschluss der beiden Variantenprojecte, sohin für die ganze begangene Strecke von km 0·0—4·8, mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach der Ertheilung der Concession in Kraft tritt.

[E.-M.-Z. 33.466 ex 1899.]

Projectirte Localbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde. (Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der unter Einbeziehung der nachträglich vorgelegten Variantenprojecte in der Zeit vom 16. bis 26. October 1899 durchgeführten politischen Begebung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Localbahn Nixdorf-Rumburg mit einer Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde, sowie das Resultat der in derselben Zeit erfolgten Festsetzung der feuersicheren Herstellungen an der projectirten Localbahn wurde zur Kenntniss genommen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlungen den Bauconsens für die begangenen Strecken mit Ausschluss der Theilstrecke von km 4·6 bis Schönlinde der Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde ertheilt. Für diese ausgeschlossene Theilstrecke ist ein neues Detailproject vorzulegen.

[E.-M.-Z. 60.444 ex 1899.]

Localbahn Innsbruck-Hall. (Aufnahmsgebäude und Wagenremise in der Station Igls.) Die vom Magistrate der Landeshauptstadt Innsbruck vorgelegten Pläne für die anlässlich des Anschlusses der Kleinbahn Berg Isel-Igls in der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall auszuführenden Hochbauten, und zwar für das bereits unter Dach gebrachte Aufnahmsgebäude, ferner für die Wagenremise wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Befunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 7005.]

Bahn niederer Ordnung von Wien über Hainburg zur Landesgrenze. (Theilstrecke Wien—Schwechat: Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 30. Juni und 1. Juli 1899 vorgenommenen Trassenrevision bezüglich der Theilstrecke Wien—Schwechat der von Josef Tauber, diplom. Ingenieur in Wien, projectirten normalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von Wien über Hainburg zur Landesgrenze behufs Fortsetzung nach Pressburg hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Bahn im Allgemeinen genehmigt.

[E.-M.-Z. 36.214 ex 1899.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate Juli.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Juli vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

			davon bei Personenzügen
Entgleisungen	auf freier Bahn	8	4
	in Stationen	21	4
Zusammenstösse	auf freier Babn	2	—
	in Stationen	15	4
sonstige Vorkommnisse		172	—
	zusammen .	218	12

Die Betriebslänge betrug 41.134 km, an Zugkilometern wurden geleistet 34,362.068, so dass je ein Unfall auf 189 km Betriebslänge oder auf 157.642 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	2	12
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste . .	36	84
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	2
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder . . .	30	30
zusammen . . .	68	128

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Altona: Beschränkung des Verkehres auf der Uferladestelle in Hohnstorf.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 31. Jänner, dass vom 1. April ab der Verkehr auf der Uferladestelle in Hohnstorf, auf welcher die Be- und Entladung von Wagenladungsgütern bisher ohne Einschränkung zugelassen ist, in der Weise beschränkt wird, dass während der Zeit der Verladung von Sprengstoffen die Ladestelle für den übrigen (allgemeinen) Verkehr geschlossen wird.

— (Directionsbezirk Breslau: Zulassung des Ortsverkehres zwischen der Station Maltsch und der Wasserumschlagstelle daselbst.) Einer Kundmachung obgenannter Eisenbahn-Direction zufolge ist vom 1. Februar angefangen der Ortsverkehr zwischen der Station Maltsch und der Wasserumschlagstelle daselbst widerruflich zugelassen worden.

— (Directionsbezirk Bromberg: Eröffnung des Personenhaltepunktes Holländerdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Februar wurde der auf der Bahnstrecke Rogasen—Czarnikau, 3·9 km von der Verkehrsstelle Halberg und 5·5 km von der Verkehrsstelle Lubasch, neu eingerichtete Personenhaltepunkt Holländerdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr mit Stationen der obgenannten Strecke eröffnet. Gepäckstücke werden vom vorgenannten Haltepunkte unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hiefür auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

— (Directionsbezirk Kattowitz: Stationsnamenänderung.) Zufolge einer Kundmachung der obigen Eisenbahn-Direction vom 3. Februar erhält der Haltepunkt Kolonowska vom 3. Februar angefangen die Bezeichnung „Colonnowska"

— (Directionsbezirk Halle a. S.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Bösdorf [Elster].) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 5. Februar wird der an der Bahnstrecke Leutzsch—Zeitz gelegene Haltepunkt Bösdorf (Elster), welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, nunmehr auch für den Gepäcks- und Expressgutverkehr am 1. März eröffnet werden.

— (Abänderung von Stationsnamen.) Vom 1. Jänner angefangen sind die Stationsnamen „Kalk (Eilg.—Abf.)“ in „Kalk Süd“ und „Kalk“ in „Kalk Nord“ abgeändert worden.

Württemberg. (Ausstellung von Bescheinigungen für Stückgüter.) Die Württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat kürzlich in Bezug auf die Ausstellung von Bescheinigungen für Stückgüter Folgendes veröffentlicht: Während für die überwiegende Mehrzahl der zum Versandt kommenden Stückgüter eine Bescheinigung nicht verlangt wird und namentlich viele grössere Versandtfirmen auf die Ertheilung von Bescheinigungen sogar regelmässig verzichten, ohne dass hieraus irgend welche Anstände sich ergeben, sind einzelne Versender im Laufe der Zeit zu der gegentheiligen, für die Eisenbahnverwaltuug überaus lästigen Uebung gekommen, für alle zur Aufgabe kommenden Sendungen, also auch für solche Güter sich Bescheinigung ertheilen zu lassen, bei welchen eine Entwendung vor der Uebergabe zur Bahn wohl kaum ernstlich zu befürchten ist, wie z. B. bei Eisenwaaren, Maschinen, Maschinentheilen, Ofen- oder Herdtheilen, Thonplatten, grossen oder schweren Kisten, Fässern, Ballen und dergl. Durch das Verlangen der Bescheinigungsertheilung wird namentlich auf grösseren Stationen das Uebernahmegeschäft in empfindlichem Masse verlangsamt, wovon nicht nur die diese Güter auflieferuden Personen, sondern auch die Auflieferer solcher Güter betroffen werden, für welche eine Bescheinigung nicht verlangt wird. Im Interesse der Güterstellen wie des Publicums kann daher nur empfohlen werden, von der Einholung von Bescheinigungen für aufgelieferte Stückgüter in der Regel abzusehen.

Sachsen. (Ausrüstung von Zugführerwagen mit einer Aufhängevorrichtung für Fahrräder.) Die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat kürzlich drei Zugführerwagen mit einer Aufhängevorrichtung für Fahrräder probeweise ausrüsten lassen. Die Neueinrichtung soll zunächst auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft werden. Die Wagen sollen zunächst auf den Linien Dresden—Leipzig und Dresden—Chemnitz—Reichenbach i. V. Verwendung finden. Von dem Ergebnisse der Versuche wird es abhängen, ob die neue Einrichtung dauernd beibehalten und allgemein zur Einführung kommen wird.

— (Kohlenverkehr auf den Staatsbahnen im Jahre 1898.) Auf diesen Bahnen wurden im Jahre 1898 an Stein- und Braunkohlen zusammen 10,576 549 t (gegen 10,223.595 t im Vorjahre) befördert. Davon verblieben im eigenen Bahnbereiche 81·99 pCt. (im Vorjahre 81·35 pCt.). Der Kohlenverbrauch hat sich also im Jahre 1898 gegen das Vorjahr im Königreich Sachsen nicht unerheblich gesteigert. Der Versandt aus den sächsischen Abbaubezirken hat allerdings etwas abgenommen. Aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden kamen zusammen 3,440.244 t zur Beförderung gegen 3,571.254 t im Vorjahre. Die Abfuhr ist gegen das Vorjahr im Ganzen also um 131.010 t = 3·67 pCt. zurückgegangen, und zwar wurde dieser Ausfall durch die Minderverladung aus dem Zwickauer Bezirke um 9 pCt. herbeigeführt; der Versandt aus dem Lugau-Oelsnitzer und dem Dresdener Bezirke hat dagegen zugenommen. Von den auswärtigen Steinkohlen, welche mit der Sächsischen Staatsbahn befördert wurden, verblieben auf den Stationen des eigenen Bahnbetriebes: aus Schlesien 481.089 t, aus Rheinland uud Westphalen 92.092 t, aus Böhmen 8297 t, aus anderen Ländern (England) 4189 t. Auswärtige Braunkohlen wurden ebenfalls in steigendem Masse in Sachsen verbraucht; von den auf sächsischen Bahnen beförderten Braunkohlen preussischen Ursprungs verblieben in Sachsen 200.741 t, von denen böhmischen Ursprungs 3,710.982 t. [„Z. d.V. D. E.-V.“]

Schweiz. (Einstellung des Betriebes auf der Strecke Bière—Apples—Morges und auf der Zweiglinie Apples—l'Isle.) Am 1. Jänner wurde der Betrieb auf der 20 km langen Schmalspurbahn Bière—Apples—Morges und auf der 11 km langen gleichartigen Zweiglinie Apples—l'Isle eingestellt.

Belgien. (Belgische Staatsbahn: Schliessung der Station Bruxelles [Midi] für den Empfang von lebenden Thieren.) Einer amtlichen Kundmachung zufolge ist die Station Bruxelles (Midi) der Belgischen Staatsbahn für den Empfang von lebenden Thieren geschlossen worden.

Frankreich. (Projectirtes Strassenbahnnetz mit elektrischem Betriebe in Rouen und Umgebung.) Das Municipium der Stadt Rouen hat im Einvernehmen mit jenem des Departements Seine-Inférieure auf Basis der bereits im Juli 1899 erfolgten Gemeinnützigkeitserklärung eines Strassenbahnnetzes mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Rouen und Umgebung nunmehr die Ausführung desselben definitiv beschlossen. Die vom Bahnhofe der Stadt Rouen der Westbahn ausgehende Hauptlinie wird sich von diesem aus sowohl in sechs verschiedenen Richtungen der Stadt verzweigen, als auch bis zur Gemeinde Amfreville-la-Mi-Voie führen.

— (Projectirtes Localbahnnetz im Departemen Cotes-du-Nord.) Die Municipalverwaltung des Departements Cotes-du-Nord hat im Einvernehmen mit den Interessenten der in das Bahnnetz einbezogenen Arrondissements (Bezirke) den Bau eines ausgebreiteten departementalen Localbahnnetzes beschlossen, und zwar der Linien:

1. Saint-Brien—Plouha mit Anschluss an den Seehafen von Légné,
2. Guincamp—Plouha,
3. Saint-Brien—Moncontour,
4. Moncontur—Collinée,
5. Plonec—Tréguier—Perras-Guirec,
6. Lannion—Perras-Guirec,
7. Quintin—Rastrereu,
8. Plancoët-Malignon—Saint-Caste—Isle-Saint-Cast.

— (Projectirter Bau einer zweiten Untergrundbahn in Paris.) Die Direction der neu gegründeten Firma „Nord-Süd-Eisenbahnen mit elektrischem Betriebe in Paris“ hat den Beschluss gefasst, den am rechten Seineufer gelegenen Bahnhof der Nordbahn mit Unterfahrung der Seine und des Boulevard Saint-Germain mit dem am linken Seineufer gelegenen Bahnhofe Montparnasse und von diesem aus mit der Linie Paris—Sceaux zu verbinden. Die Kosten dieser 6·5 km langen Linie sind mit Inbegriff des Tunnels unter der Seine mit Francs 32,000.000 bemessen, und verpflichtet sich die Gesellschaft, den Bau innerhalb von vier Jahren betriebsfähig herzustellen. Die Finanzirung ist, wie berichtet wird, durch Participation von im Directionsrathe der Gesellschaft vertretenen Firmen ersten Ranges umsomehr als vollständig gesichert zu betrachten, als das Municipium des Departements Seine sowohl als auch jenes der Stadt Paris sich für die Ausführung dieser ohne Schädigung des dort überaus lebhaften Strassenverkehres die vornehmsten Stadtbezirke verbindenden Linie interessiren.

— (Bau der neuen Station der Hauptlinie Paris—Orléans am Quai d'Orsay.) Der Bau der im grössten und vornehmsten Stile angelegten neuen Endstation der Hauptlinie Paris—Orléans (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 und 103 ex 1898) am Quai d'Orsay ist soweit vorgeschritten, dass deren Eröffnung noch vor Beginn der Weltausstellung erfolgen wird. Die den bisherigen Hauptbahnhof (fernerhin auch Frachten-Centralstation) am Quai de la Gare mit der neuen Endstation am Quai d'Orsay (linke Uferseite der Seine, gegenüber dem Tuillerienpark) verbindende Strecke ist mit Unterfahrung bedeutender Häusercomplexe zum grössten Theil als Untergrundbahn ausgeführt. Die neue Station, deren Halle gleichfalls im Untergrunde liegt, ist mit fünf fächerförmigen Geleisen ausgestattet, deren je zwei die Verbindung mit den Bahnhöfen Austerlitz und Sceaux herstellen. Die den neuen Bahnhof tangirenden Strasseneisenbahnen, wie auch die Propeller der Seineschiffahrt bieten mit der Orléansbahn den aus dem Centrum Frankreichs eintreffenden Ausstellungsbesuchern die kürzeste Verbindung mit dem Ausstellungsplatze.

— (Eröffnung der Linie Loupe—Bron der Staatseisenbahnen.) Ende December 1899 wurde die 40·1 km lange Flügelbahn Loupe-Bron der Französischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Loupe, Saint-Victor-Montireau, Frétigny-Montlaudon, Saint-Dénis-d'Authon, Cassant, Frayé-Montigny, der Haltestelle Montereau und der Endstation Bron für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

— (Gemeinnützigkeitserklärung einer Eisenbahn im Département Haute-Vienne.) Das „Journal officiel“ verlautbart die Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten der von der Direction der Hauptlinie Paris—Orléans projectirten Localbahn Dorat—Magnac-Laval.

— (Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strasseneisenbahn Paris-Louvre—Vincennes.) Die Direction der „Compagnie des Omnibus“ in Paris, als Eigenthümerin der 8·25 km langen Strasseneisenbahn Paris-Louvre—Vincennes, hat die Umgestaltung des bisherigen Pferdebetriebes auf elektrischen (Accumulatoren-) Betrieb in Angriff genommen

und wird der elektrische Verkehr noch vor Beginn der Weltausstellung aufgenommen werden. Die Züge werden aus je vier Wagen bestehen, welche auf je 50 Sitzplätze eingerichtet und mit einer gedeckten Impériale (Dachsitze) ausgerüstet sind. Bei diesen nach einer neuen Type hergestellten Wagen ist auf eine gegenüber der bisherigen vortheilhaftere Vertheilung der Accumulatoren Rücksicht genommen.

— (Ausbau des in Paris einmündenden Strassenbahnnetzes [Tramways de Pénétration].) Der Municipalrath von Paris hat im Einvernehmen mit dem Generalrathe des Departements Seine im Interesse der Vervollständigung des in Paris einmündenden Strassen- und Kleinbahnnetzes den Ausbau folgender Linien in Aussicht genommen:

1. die Fortsetzung der Linie Chatenay—Champ-de-Mars bis zur Place-Gambetta;
2. die Fortsetzung der Linie Billancourt—Champ-de-Mars bis Montmartre, Place du Tertre.

Beide Linien sollen bis zum Beginne der Weltausstellung dem Betriebe übergeben werden.

— (Projectirte Einführung entsprechend eingerichteter Strasseneisenbahnwagen für den Transport von Irren in Paris.) Die Verwaltung des Departements Seine befasst sich derzeit mit der Einführung von geeignet construirten Strasseneisenbahnwaggons für den Transport von Irren nach den Anstalten Sainte-Anne, Villejuif, Vaucluse, Ville-Evrard und Maison-Blanche. Derlei Wagen sollen unter entsprechender sicherheitspolizeilicher Bedeckung im Bereiche des gesammten Betriebsnetzes der Strasseneisenbahnen ohne Unterschied der Innehabung der einzelnen Linien im wechselseitigen Einvernehmen mit und zwischen den Directionen der in Paris und Umgebung exploitirenden Unternehmungen auch während der Stunden des allgemeinen Betriebes verkehren können.

— (Projectirter Signalisirungsapparat zur Sicherung der Deckung des Zugendes.) Der französische Ingenieur Henry Haguet (Herausgeber des „Journal des Transports") projectirt die Anwendung eines Signalapparates zur Sicherung der Deckung der Züge gegen Zusammenstösse in der Weise, dass bei plötzlichem Anhalten des Zuges in der currenten Strecke dem Conducteur des Stockwagens durch ein von der Maschine ausgehendes, scharf tönendes elektrisches Glockenzeichen die Weisung ertheilt wird, wie er sich in solchen Ausnahmsfällen sofort zu verhalten hat. Abgesehen davon, dass der Stockmann bei heftigem Sturmgetöse, in scharfen Curven, bei langen Lastzügen etc. das Zeichen mit der Dampfpfeife überhören oder missverstehen kann, ist in erster Linie zu berücksichtigen, dass er nach Anhalten des Zuges derzeit diesem entlang zur Maschine laufen muss, um sich über die Ursache des Anhaltens zu erkundigen und im Falle als Gefahr von rückwärts droht, den bei langen Zügen weiten Weg wieder zurücklaufen muss, daher erst nach beträchtlichem Zeitverlust zur Ausführung jener Obliegenheiten kommt, welche zur Deckung des Zugendes vorgeschrieben sind. Wenn der Stockmann nun von der Maschine aus durch nur zwei telegraphische Glockenzeichen mit der Bedeutung „Zur Maschine kommen" oder „Zug nach rückwärts decken" verständigt wird, so kann er, ohne weitere Erkundigungen einholen zu müssen, in letzterem Falle ohne Zeitverlust die entsprechenden Massregeln zur Sicherung des Zuges sofort treffen. Die Anwendung dieses, einem gewöhnlichen Zimmerläutewerk ähnlichen Apparates ist um so leichter durchführbar, als dessen Herstellung keine technische Schwierigkeit bietet und mit nur minimalen Kosten verbunden ist.

Russland. (Freikarten für Eisenbahnbeamte.) Im Jahre 1898 waren neue Regeln über die Verabfolgung von Freifahrtscheinen an Arbeiter und Beamte ausgearbeitet worden, die in ganz wesentlicher Weise die in Russland allerdings über alles Mass missbrauchte Benützung der Vergünstigung der freien Fahrt einschränkte. Am 1. Jänner 1899 waren die neuen Regeln zur Einführung gelangt und — jetzt sind sie bereits durch eine Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 20. Juli (1. August) in den wesentlichen Punkten abgeändert worden.

Nach den vom Anfang dieses Jahres bis jetzt geltenden Regeln genoss jeder Beamte, der weniger als 1000 R. Jahresgehalt hatte, das Recht der freien Fahrt in der III. Classe, während ein Gehalt von 1000 bis 2500 R. ihm die II. Classe und ein solches von über 2500 R. die I. Classe zur Verfügung stellte.

Durch die neuen Regeln sind die bis zum Neujahr dieses Jahres für die Beamten in dieser Hinsicht geltend gewesenen Regeln aber nur in Bezug auf die Bahnen, bei denen sie bedienstet sind, wieder hergestellt worden. Wer weniger als 600 R. jährlich erhält, kann in der III. Classe, und wer ein Gehalt von 600 bis 2000 R. bezieht, in der II. Classe reisen. Die I. Classe wird den Beamten, deren jährliches Gehalt 2000 R. übersteigt, freigestellt. Beamten, denen nach ihren Freifahrtscheinen das Recht, Schnell- und Courierzüge zu benützen, nicht zusteht, gestatten die neuen Regeln auf denjenigen Bahnen, die für die Beförderung in besagten Zügen eine besondere Zahlung erheben, gegen Ergänzungszahlung Fahrkarten zu lösen unter der Bedingung, dass die Reisestrecke nicht weniger als 150 Werst beträgt. Freie Fahrt im Wagen höherer Classe auf den Staats- und Privatbahnen zu genehmigen, steht in der Macht des Chefs und des Conseils der betreffenden Bahnverwaltungen.

Auch den Familiengliedern der Bahnbediensteten (die Arbeiter und Handwerker ausgenommen) sind die früheren Vergünstigungen zurückgegeben worden. Nach der neuen Ordnung wird nämlich ihnen ebenso wie den Beamten selbst gestattet, jährlich sechsmal unentgeltlich die Eisenbahn zu einer Reise zu benützen, wobei den in St. Petersburg, Moskau, Kiew, Charkow und Warschau befindlichen Bahnverwaltungen anheimgestellt wird, ihren Beamten die freie Fahrt jährlich bis auf viermal einzuschränken. Zeitkarten haben auf eine Entfernung von 150 Werst vom Dienstorte Giltigkeit; dabei kann aber die Strecke in Ausnahmefällen mit Genehmigung des Chefs der Bahnen oder der Verwaltungen derselben bis auf 300 Werst verlängert werden.

Sowohl den Beamten als auch ihren Familiengliedern steht es frei, in der Sommerszeit um freie Fahrt auf einer beliebigen Bahn nachzusuchen. Die betreffenden Staats- und Privatbahnen sollen zu diesem Zwecke Vereinbarungen unter einander treffen, die jedesmal vom Chef der Eisenbahnverwaltung bestätigt werden müssen. Nur die Familienglieder der einfachen Bahnbediensteten, Handwerker und Arbeiter, welche in einer Entfernung von 150 Werst von ihrem Dienstorte wohnen, haben das Recht, diese Strecke viermal monatlich frei zurückzulegen.

Arbeiter- und Handwerkergenossenschaften oder einzelne Bedienstetenvereine dürfen auf Bahnen Lebensmittel für sich in einer vom Chef der Staatsbahn oder der Verwaltung der Privatbahn bestimmten Menge frei befördern. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Fahrgeldhinterziehungen auf russischen Eisenbahnen.) Mit welchen Mitteln in Russland die Reisenden bestrebt sind, Eisenbahn-Verwaltungen um die tarifmässigen Zahlungen zu betrügen, lehrt folgender Fall: Nach den bestehenden Regeln sind Reisende, welche aus einer niederen Wagenclasse in eine höhere übergehen, verpflichtet, eine Ergänzungsfahrkarte für die Fahrt von der Station, auf welcher sie ihren Platz wechselten, bis zum Endpunkte zu lösen. Beim Uebergange aus der II. in die I. Classe muss eine Fahrkarte III. Classe, beim Uebergange aus der III. in die I. Classe eine Fahrkarte II. Classe und bei dem Uebergange aus der III. in die II. Classe müssen zwei Kinderfahrkarten III. Classe gelöst werden. Einzelne Reisende kaufen gleich auf der Abgangsstation entweder eine ganze oder zwei Kinderfahrkarten III. Classe und eine Fahrkarte II. Classe, um einen Platz im Wagen I. Classe einnehmen zu können. Auf diese Weise ist es ihnen möglich, 1 Pud (= 16·38 kg) mehr Freigepäck mitzunehmen, da jede volle oder zwei Kinderfahrkarten 1 Pud (= 16·38 kg) Freigepäck gewährt. Die Eisenbahn-Verwaltungen haben die auf diese Weise erworbene Berechtigung zur Beförderung von 1 Pud Freigepäck mehr, als einem Reisenden regelrecht zusteht, als einen Missbrauch aufgefasst und haben von den betreffenden Reisenden die für eigenmächtigen Uebergang in eine höhere Wagenclasse festgesetzte Strafzahlung erhoben.

Im Hinblick auf die auf Grund des oben Gesagten entstehenden Missverständnisse hat — wie die „Z. d. V. D. E.-V." berichtet — das Ministerium der Verkehrsanstalten sämmtlichen Eisenbahn-Verwaltungen vorgeschrieben, in ähnlichen Fällen folgende Regeln zur Richtschnur zu nehmen: Reisende, welche auf der Abgangsstation Ergänzungsfahrkarten gelöst haben, dürfen nicht der Strafzahlung unterworfen werden. Um Missbräuchen vorzubeugen, hat der Beamte der Abgangsstation bei der Ausgabe einer Ergänzungsfahrkarte auf derselben zu vermerken, dass Freigepäck von demselben Reisenden bereits aufgegeben ist. Falls diese Vorschrift umgangen werden sollte und ein Reisender für zwei Fahrkarten Freigepäck befördert, so ist von ihm eine entsprechende Ergänzungszahlung bei der Auslieferung derselben zu erheben.

Bulgarien. (Einstellung des Gesammtverkehres auf der Strecke Pleven—Somovit.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wurde der Gesammtverkehr auf der Strecke Pleven—Somovit infolge eingetretenen Hochwassers am 13. Jänner für unbestimmte Zeit eingestellt.

England. (Eisenbahnunfälle in England im Jahre 1898.) Nach den Mittheilungen des „Journal des transports“ ist die Zahl der in Grossbritannien aus Anlass von Eisenbahnunfällen getödteten und verletzten Reisenden und Beamten im Jahre 1898 um etwa 50 pCt. höher gewesen als 1897. Die nach dem Berichte des „Board of Trade“ aufgestellte Nachweisung ergibt folgende Zahlen:

	1898		1897	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Reisende	25	632	18	324
Beamte	16	110	9	140
Andere Personen . .	2	3	7	12
zusammen .	43	745	34	476

Rechnet man die anderen, nicht den Zügen widerfahrenen Unfälle hinzu, so kommt man zu folgenden Zahlen:

	1898		1897	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Reisende:				
Zugunfälle	25	632	18	324
Andere Ursachen .	128	1238	115	1315
Beamte:				
Zugunfälle	16	110	9	140
Andere Ursachen .	488	4039	501	3989
Andere Personen . .	522	324	522	334
zusammen .	1179	6343	1165	6102
	7522		7267	

Die 522 unter „Andere Personen“ aufgeführten Getödteten schliessen 402 Selbstmörder ein.

Aegygten. (Bau einer Eisenbahn mit elektrischem Betriebe von Cairo zu den Pyramiden.) Die Direction der Belgisch-Deutschen Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe in Cairo hat im Anschlusse an ihr dortiges innerstädtisches Betriebsnetz eine gleichfalls elektrisch betriebene Eisenbahn bis zum Fusse der Pyramiden erbaut. Die neue Linie zweigt nächst der Brücke Kasr-el-Nil ab, führt in einer Länge von 3·5 km längs dem Nil bis Gizeh und von dort aus in einer Länge von 12 km in westlicher Richtung bis zum Fusse der Pyramiden von Gizeh. Die Linie ist vorläufig eingeleisig, mit Oberleitung System Trolley. Die in Belgien erbauten Wagen bieten 28 Sitzplätze; der Motorwagen, System Westinghouse, führt zwei Wagen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 48 km per Stunde, so dass die Fahrt von Cairo bis zu den Pyramiden in 14 Minuten zurückgelegt wird. Maschinführer und Conducteure sind Araber.

Persien. (Ausbau des persischen Eisenbahnnetzes.) Die persische Regierung hat, wie berichtet wird, in neuester Zeit den Beschluss gefasst, das Haupteisenbahnnetz im Bereiche Persiens als Staatsbahnen zu erbauen, und findet derzeit die Vornahme der technischen Vorarbeiten statt. Nach Fertigstellung derselben ist die Gründung einer mit internationalem Capitale fundirten Generalbauunternehmung in Aussicht genommen. Für die erste Bauperiode ist die Ausführung folgender drei Hauptlinien bestimmt, und zwar: von Euseli am Caspischen Meere bis zur Landeshauptstadt Teheran (Nordbahn), von Teheran bis Kermauscha an der türkischen Grenze (Westbahn), und von Teheran bis Schiras am Persischen Meerbusen (Südbahn).

Verschiedene Mittheilungen.

Zillerthalbahn. (Constituirende Generalversammlung.) Am 26. December 1899 fand in Fügen in Anwesenheit des Bezirkshauptmannes von Schwaz Anton Kneussl als Regierungsvertreter, des Landesausschussmitgliedes Dr. Carl Pusch als Vertreter des Landes Tirol und der Concessionäre der Zillerthalbahn Dr. Raimund Rainer und Franz Prantl die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Zillerthalbahn“ statt. Der Vorsitzende, Concessionär Dr. Raimund Rainer, stellte die ordnungsmässige Einberufung der Generalversammlung und die Thatsache fest, dass laut der notariellen Beurkundungen des k. k. Notars Dr. Vincenz Wassermann in Innsbruck vom 29. August, 25. September und vom 25. October 1899 die von den Interessenten zu übernehmenden Stammactien im Nennbetrage von fl. 300.000 = K 600.000 voll und von den Prioritätsactien 40 pCt. eingezahlt worden sind. Nachdem die Stimmberechtigung der Anwesenden und die Beschlussfähigkeit der Versammlung constatirt worden war, theilte der Vorsitzende mit, dass die Statthalterei in Innsbruck im Grunde der mit Erlass des Ministeriums des Innern vom 15. December 1899, Z. 42.395, ertheilten Ermächtigung und im Einvernehmen mit dem tirolischen Landesausschusse mit Decret vom 22. December 1899, Z. 48.781, die Statuten der Actiengesellschaft „Zillerthalbahn“ mit dem Sitze in Zell a. Z. genehmigt hat. Sodann wurde einhellig beschlossen, auf Grund der genehmigten Statuten die Actiengesellschaft „Zillerthalbahn“ zu constituiren. Ferner beschloss die Versammlung die Bildung eines Verwaltungsrathes von acht Mitgliedern und wählte in denselben nachfolgende sechs Herren mit Stimmeneinhelligkeit: Dr. Raimund Rainer, praktischer Arzt in Fügen, Kaspar Schneider, Brauereibesitzer und Landtagsabgeordneter in Zell, Franz Prantl, Hotelbesitzer in Jenbach, Dr. Ludwig Rainer, Advocat in Fügen, Johann Standl, Gutsbesitzer und Gemeindevorsteher in Kaltenbach, Josef Zisterer, Gutsbesitzer und Gemeindevorsteher in Jenbach. In den Aufsichtsrath wurden gewählt: Josef Hauser, Privat in Innsbruck, Josef Huba, Baumeister in Innsbruck, und als Ersatzmann Josef Nissl, Gastwirth in Innsbruck. Nach der Wahl der Verificatoren schloss die Versammlung. [E.-M.-Z. 3723.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXVI. Stückes.) Das am 14. Februar herausgegebene XXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4714: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 10. Februar 1900, Z. 5085, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 4715: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 9. Februar 1900, Z. 23.878, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der Gemeinde Wünschelburg in Pr.-Schlesien.

— (Inhalt des XXVII. Stückes.) Das am 15. Februar herausgegebene XXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4716: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 13. Februar 1900, Z. 13.356, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

— (Inhalt des XXVIII. Stückes.) Das am 16. Februar herausgegebene XXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4717: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Februar 1900, Z. 3530, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 4718: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 20. December 1899, Z. 50.994, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

Nr. 4719: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. Februar 1900, Z. 26.589, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der Gemeinde Schlaney in Pr.-Schlesien.

— (Inhalt des XXIX. Stückes.) Das am 17. Februar herausgegebene XXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4720: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 15. Februar 1900, Z. 14.622, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Böhmen.

Nr. 4721: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 15. Februar 1900, Z. 14.621, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 4722: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 14. Februar 1900, Z. 22.724, betreffend die Abänderung der Einschränkungen im Verkehre mit Vieh vom Holeschowitzer Viehmarkte.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Abrechnung einer Strecke von den Vereinsbahnstrecken.) Die 2·8 km lange Staatsbahnstrecke Coblenz Rh.-Ehrenbreitstein der kgl. Eisenbahn-Direction Köln, auf welcher am 7. August 1899 der Betrieb endgiltig eingestellt worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken der genannten Verwaltung abgerechnet worden.

Deutsche Auflage des Allgemeinen Gesetzes für die russischen Eisenbahnen. Im Jahre 1898 ist in St. Petersburg eine neue Ausgabe des „Allgemeinen Gesetzes für die russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885" mit den darauf bezüglichen Erläuterungen und Vollziehungsverordnungen, und als Anhang dazu eine Anzahl besonderer Vorschriften über das Transport- und Tarifwesen erschienen. Von dieser Publication ist nunmehr im Verlage des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport in Bern auf Grund einer demselben seitens der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction Bromberg zur Verfügung gestellten Uebersetzung eine deutsche Auflage erschienen, auf welche wir unsere Leser aufmerksam machen.

Für den internationalen Verkehr gilt das Allgemeine Gesetz für die russischen Eisenbahnen insoweit, als das Internationale Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht andere Bestimmungen enthält oder darin die Ordnung der Verhältnisse ausdrücklich der Gesetzgebung und Reglementation in den einzelnen Staaten zugewiesen ist. In letzterer Richtung sind insbesondere hervorzuheben die zahlreichen und durchaus nicht unwichtigen Vorschriften hinsichtlich der vorläufigen Verwahrung der Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, der Feststellung des Inhaltes der Sendungen, der Ermittlung und Controlirung des Gewichtes und der Stückzahl, die Vorschriften hinsichtlich der vom Absender, resp. Empfänger auf- und abzuladenden Güter, des Verfahrens bei der Ablieferung, der Wirkungen des den Eisenbahnen vorbehaltenen Pfandrechtes, des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen, der Feststellungen in Verlust- und Beschädigungsfällen, des Verfügungsrechtes über wiederaufgefundene Güter, die Unterbrechung der Verjährung u. s. w. Mit seinen übrigen Bestimmungen ruht das russische Eisenbahngesetz im Wesentlichen auf den Grundsätzen, welche in den vor 1885 vorhandenen Entwürfen zum Internationalen Uebereinkommen niedergelegt waren und die in den nachfolgenden internationalen Verhandlungen nicht wesentlich verändert wurden. Es sind darin verhältnissmässig wenige Punkte von Bedeutung, welche materiell abweichend geordnet wurden. Gerade der Umstand aber, dass die Verschiedenheiten der Vorschriften für den internen und den internationalen Eisenbahnverkehr weniger grundsätzlicher als formeller Natur sind, mag in einzelnen Fällen zu Missverständnissen der ausführenden Bahnorgane Anlass geben, zu deren Aufklärung die Kenntniss der Gesetzgebung für den internen Eisenbahnverkehr nur nützlich sein kann.

Die Uebersetzung dürfte sofern auch ein allgemeines Interesse bieten, als sie einen Einblick in die organisatorische und ausführende Thätigkeit der dem Eisenbahnbetriebe in Russland vorstehenden Aufsichtsbehörden gestattet, deren Verständniss sonst durch sprachliche Schwierigkeiten sehr beeinträchtigt ist.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Fiumaner Lagerhaus-Actiengesellschaft. (Erweiterung des Betriebsumfanges.) Die Direction der Fiumaner Lagerhaus-Actiengesellschaft verlautbart, dass sie im Sinne des neuen Organisationsstatutes sich mit der Uebernahme, Aufbewahrung, Obsorge, Verpackung, Uebergabe und mit sonstiger Manipulation, nebst Versicherung gegen Feuersgefahr der ihrerseits übernommenen aller jenen Güter, die nach Fiume mit der Bahn gelangen und von dort auf dem Wasserwege weiterbefördert werden, oder welche dortselbst auf dem Wasserwege ankommen und per Bahn weitergehen, wie auch aller loco bestimmten Güter. Die Actiengesellschaft übernimmt ferner die in ihrem Getreide- Elevator zu bewirkenden Umarbeitungen (wie Eleviren, Mischung, Egalisirung, Reutern, Trieuren und Sortiren) bei den nach dem Auslande bestimmten oder den importirten Getreidesendungen und besorgt auch die Einladung derselben in Säcken oder in loser Schüttung (alla rinfusa) in die Schiffe. Die Actiengesellschaft stellt auf Verlangen ihr durch den Handelsminister genehmigtes Betriebsreglement und die Tarife unentgeltlich zur Verfügung.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Jänner 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	10220·98	6556·62	5466·82	11310·78
Roggen	1130·98	1566·31	1013·73	1683·56
Gerste	1552.97	506·95	307·89	1752·03
Hafer	1919·25	204·32	886·47	1237·10
Mais	3647·96	202·50	842 78	3007·68
Mehl	2538·31	2048·95	1798·47	2788·79
Wein	4808·37	437·74	202·13	5043·98
Verschiedene	1592.26	1944·69	1868·61	1668·34
Zusammen	27411·08	13468·08	12386·90	28492·26
Versicherungswerth K	741·230	202.700	180.100	763.830

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	22	5	1	26
Versicherungswerth K	151.760	23.400	7000	168.160
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Jänner 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	77.779	25.039	20.237	82.581
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	13.275	—	3.296	9.979
Kaffee	6.830	1.974	1.474	7.330
Stärke	6.962	1.196	584	7.574
Wein	7.392	2.198	2.394	7.196
Zucker	11.552	12.916	5.737	18.731
Diverse	31.768	6.755	6.752	31.771
Assecuranzwerth . . K	6,342.160	2,118.135	1,713.527	6,746.768

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1900
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	—
Versicherungswerth . K	6.880	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Jänner 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	66.878	320	28.736	38.462
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	31.473	—	15.405	16.068
Roggen	22.514	—	7.173	15.341
Gerste	8.606	—	4.132	4.474
Diverse	4.285	320	2.026	2.579
Assecuranzwerth . . K	864.530	3.520	377.740	490.310

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1900
Lagerscheine:				
Stück	12	—	7	5
Versicherungswerth . K	230.300	—	140.500	89.800
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Jänner 1900				Jänner 1899			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	344.266	77.311	156.303	265.274	361.805	104.455	151.895	314.365
Darunter:								
Weizen	51.968	5.607	19.177	38·398	30.356	11.778	13.517	28.617
Roggen	32.876	8.823	22.160	19.539	39.946	3.361	12.971	30.336
Gerste	86.899	18.542	19.573	85.868	79.601	18.607	21.741	76.467
Hafer	108.972	3.773	48.858	63.887	123.922	7.943	33.921	97.944
Mais	5.876	21.857	21.810	5.923	22.309	45.817	44.304	23.822
Hirse	727	996	653	1.070	8.100	400	3.236	5.264
Bohnen	6.676	1.128	1.819	5.985	6.610	1.103	1.683	6.030
Erbsen	1.269	332	445	1.156	1.004	110	271	843
Malz	158	347	272	233	56	—	—	56
Raps	7.085	3	3.920	3.168	13.178	158	5.263	8.073
Hanfsamen	1.086	482	719	849	433	578	441	570
Wicken	3.214	1.172	334	4.052	6.797	1.344	1.216	6.925
Mehl	11.242	8.059	7.325	11.976	3.562	3.651	3.899	3.314
Kleie	2.301	1.100	2.353	1.048	2.779	2.627	3.312	2.094
	320.349	72.221	149.418	243.152	338.653	97.477	145.775	290.355
Spiritus	5.083	2	411	4.674	498	1.217	—	1.715
Zucker	2.435	200	1.012	1.623	5.415	362	640	5.137
Wein	1.696	272	543	1.425	2.046	725	1.348	1.423
Oele und Fette	1.935	844	272	2.507	612	436	163	885
Sonstige Waaren	12.768	3.772	4.647	11.893	14.581	4.238	3.969	14.850
Mittlere Tagesbewegung	9.345 Meter-Centner				10.254 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . K	6,002.900	1,156.550	2,110.160	5,049.290	6,924.420	1,165.000	2,106.440	5,982.980

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	57	10	15	52	75	13	20	68
Versicherungswerth . . K	817.300·—	184.500·—	204.400·—	799.400·—	670.320·—	86.800·—	250.160·—	506.960·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	5	—	—	5	22	3	7	18
Versicherungswerth . . K	21.200·—	—	—	21.200·—	119.600·—	20.800·—	49.800·—	90.600·—
Lombardbetrag . . . . K	9.000·—	—	—	9.000·—	76.800·—	13.700·—	35.100·—	55.400·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen für den Transport der für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmten Objecte aus Oesterreich-Ungarn und weiter, aus Bosnien und der Hercegovina nach Paris, bezw. umgekehrt. Giltig ab 15. September 1899.

Infolge Aenderung der Bestimmungen für den Transport von Kunstgegenständen aus Gold, Silber, Platina etc. im internen Verkehre der Französischen Ostbahnen, bezw. der Französischen Nordbahn, erhält die in der Ueberschrift bezeichnete Zusammenstellung in Pos. II, auf Seite 6 und 7, hinsichtlich der Frachtzugeständnisse (beginnend in der 7. Zeile von unten auf Seite 6 der „Zusammenstellung") den nachstehenden neuen Wortlaut, und zwar:

Für den Transport von Kunstgegenständen, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, sowie von Pretiosen und anderen Kostbarkeiten als Ausstellungsobjecte sind folgende Frachtzugeständnisse in Wirksamkeit, und zwar:

α) auf den Linien der ausserfranzösischen Eisenbahnverwaltungen bei Beförderung als Eil- oder Frachtgut 50 Percent Ermässigung der zutreffenden Frachtsätze der Localgütertarife der österreichisch-ungarischen, bosnischen, hercegovinischen Eisenbahnen, bezw. der zwischen diesen Eisenbahnen bestehenden directen Gütertarife, bezw. der Tarife der vorstehend unter 1 und 2 genannten Eisenbahnverbände und der unter Ie angeführten schweizerischen Transittarife beim Hintransporte nach Paris und beim Rücktransporte der Sendungen nach ihrer ursprünglichen Aufgabsstation. — Diese Frachtermässigung gelangt bei der Aufgabe der Sendungen, d. i. auf dem Kartirungswege zur Durchführung.

Bezüglich der von den Tarifen für Localbahnen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen eventuell zu gewährenden Frachtermässigung wird besondere Verlautbarung erfolgen.

β) Auf den Linien der Französischen Ostbahnen, bezw. der Französischen Nordbahn,
jedoch nur für den Transport von Kunstgegenständen, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, sowie Antiquitäten, und zwar nur, wenn die Beförderung als Eilgut erfolgt:

Berechnung der vollen Fracht bei dem Transporte nach Paris und frachtfreie Rückbeförderung von Paris.

Wegen Berechnung der Nebengebühren vergl. die Bestimmung unter IV/8.

Bei Aufgabe als Frachtgut wird keinerlei Frachtermässigung gewährt.

(Für Kunstgegenstände aus Gold, Silber, Platina, ferner gold- und silberplattirte Waaren, Schmucksachen, Stickereien, Spitzen und Edelsteine, deren Beförderung — nebenbei bemerkt — nur als Eilgut zulässig ist, wird sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückwege die volle Fracht erhoben.

Wien, am 16. Februar 1900. [176]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze für die Station Meiningen.

Die in den Tarifen Theil II, Heft 3 A, und Theil III, Heft 3 und 5, des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Meiningen treten mit 1. April 1900 ausser Kraft. Die Frachtsätze für den Verkehr mit Meiningen sind ab 1. April 1900 hinsichtlich der betreffenden Relationen nur aus den Tarifen des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes zu ersehen.

Wien, am 17. Februar 1900. [177]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kremsthalbahn.

Directer Personenverkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 gelangen zwischen der Station Wien-Westbahnhof und den Stationen Bad Hall und Kremsmünster über Linz directe combinirte Fahrkarten III. Classe (Wien—Linz Schnellzug, sonst Personenzug) zur Einführung.

Die Fahrpreise betragen für
Wien-Westbhf.—Bad Ball oder umgekehrt . . . K 8·35
„ „ —Kremsmünster oder umgekehrt K 8·19

Wien, am 19. Februar 1900. [178]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der bestehenden Halte- und Ladestelle Poronin für den Gesammtverkehr.

Am 5. Februar 1900 wurde die zwischen den Stationen Zakopane und Nowy-Targ der Linie Zakopane—Chabówka gelegene Halte- und Ladestelle Poronin für den gesammten Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr eröffnet.

Krakau, im Februar 1900. [179]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zum neuen Tarife.

Zu dem im Verordnungs-Blatte Nr. 4 vom 11. Jänner 1900 unter Post Nr. 27 publicirten, mit 1. März 1900 in Geltung tretenden neuen Tarif für den vorbezeichneten Verkehr ist ein Berichtigungsblatt erschienen, das bei der gefertigten Verwaltung unentgeltlich verabfolgt wird.

Wien, am 18. Februar 1900. [180]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterschiffahrt auf sämmtlichen Strecken.

In Ergänzung der Verlautbarungen vom 6. und 10. Februar 1900, betreffend theilweise Eröffnung der Güteraufnahme, geben wir hiemit bekannt, dass ab 26. Februar 1900 die Güterschiffahrt auf sämmtlichen Strecken eröffnet wird.

Es werden bereits von heute ab — mit Ausnahme der Stationen Apostag und Somovit — an allen gesellschaftlichen Schiffsstationen nach allen gesellschaftlichen Schiffsstationen, sowie auch nach Stationen des Oesterreichischen Lloyd (Donau-Orientverkehr via Galaz) Güter zur Beförderung übernommen.

Die Eröffnung der Güteraufnahme an und nach den Stationen Apostag und Somovit — an letzterer Station musste der Verkehr wegen Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser sistirt werden — wird speciell verlautbart werden.

Wien, am 21. Februar 1900. [181]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen im Tarife, Theil II, Heft 1.

In der deutschen und ungarischen Ausgabe des vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 1, sind die nachstehend angeführten Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

a) Mit Giltigkeit vom 10. März 1900.

Auf Seite 40 im 1. Schnitt-Tarife (österr. Stationen) ist der für gewöhnliches Eilgut im Verkehre mit der Station Humpoletz mit 1318 Hellern angegebene Frachtsatz auf **1048** Heller, und auf Seite 44 der Frachtsatz für die Classe I im Verkehre mit Proschwitz von 564 Hellern auf **554** Heller per 100 kg herabzusetzen.

Auf Seite 71 im 3. Schnitt-Tarife (ungar. Stationen) ist der für die Classe B im Verkehre mit der Station Elesd angeführte Frachtsatz von 189 Hellern auf **183** Heller, und der Frachtsatz für sperriges Gut bei der Station Gyöngyös von 598 Hellern auf **548** Heller per 100 kg zu berichtigen.

Auf Seite 76 im 3. Schnitt-Tarife (ungar. Stationen) ist der im Verkehre mit Priglevicza-Szt. Iván bezifferte Frachtsatz der Classe A von 257 Hellern auf **251** Heller richtigzustellen.

b) Mit Giltigkeit vom 10. April 1900.

Auf Seite 29 im 1. Schnitt-Tarife (ungar. Stationen) sind die bei der Station Lipótvár angeführten Frachtsätze zu streichen und an deren Stelle einzutragen: „siehe 2. Schnitt-Tarif".

Auf Seite 40 im 1. Schnitt-Tarife (österr. Stationen) ist der im Verkehre mit der Station Josefsthal-Maxdorf mit 331 Hellern bezifferte Frachtsatz der Classe II auf **431** Heller zu erhöhen.

Auf Seite 42 im Schnitt-Tarife (österr. Stationen) ist der im Verkehre mit der Station Maffersdorf r/N. für besonders ermässigtes Eilgut mit 555 Hellern per 100 kg angegebene Frachtsatz auf **565** Heller zu berichtigen.

Auf Seite 58 im 2. Schnitt-Tarife (österr. Stationen) sind die Frachtsätze für ermässigtes Eilgut und die Classe I im Verkehre mit der Station Königgrätz von je 374 Hellern auf je **376** Heller per 100 kg zu berichtigen.

Auf Seite 78 im 3. Schnitt-Tarife (ungar. Stationen) ist die Station Takta Harkány sammt den hiezu gehörigen Frachtsätzen und Kilometern zu streichen.

Wien, am 20. Februar 1900. [182]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung von Frachtsätzen.

Die im Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897 auf den Seiten 51, 52, 87 und 88 enthaltenen directen Frachtsätze im Verkehre zwischen Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf einerseits und Stationen der Brassó-Háromszéker Localeisenbahn andererseits werden mit 18. April 1900 ausser Kraft gesetzt.

An Stelle dieser Frachtsätze werden im Wege eines Nachtrages zum obgenannten Tarife neue Frachtsätze zur Einführung gelangen.

Wien, am 21. Februar 1900. [183]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft C (gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894.

Einbeziehung der Stationen Netolitz-Stadt und Oberlenningen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 werden die Stationen Netolitz-Stadt der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Oberlenningen der kgl. Württembergischen Staatsbahnen in das in der Ueberschrift bezeichnete gemeinschaftliche Heft wie folgt aufgenommen:

a) Auf Seite 84/85 dieses Heftes ist in der Schnitt-Tafel A des Kilometerzeigers zwischen den Stationen Nepomuk und Neu-Cerekve die Station Netolitz-Stadt mit den um 14 km erhöhten Entfernungen für Nakri-Netolitz einzufügen.

b) Auf Seite 170 des vorbezeichneten Heftes ist in der Schnitt-Tafel B des Kilometerzeigers nachzutragen:

Gruppe Nr.	Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII
		Kilometer						
10	Oberlenningen*) .	—	389	398	440	—	367	—

*) Siehe die folgende Anmerkung, welche auch hier zutreffend ist.

Bei diesem Anlasse ist auf Seite 170 bei Münsingen und auf Seite 169 bei Kleinengstingen jeweils ein Stern (*) und am Fusse dieser beiden Seiten folgende Anmerkung anzubringen:

*) Anmerkung. Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen um je 5 km zu kürzen.

Wien, am 17. Februar 1900. [184]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aufhebung der Frachtsätze für dünne Brettchen des Ausnahmetarifes Nr. 2 D.

Mit 1. April 1900 treten die Frachtsätze für dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge des Ausnahmetarifes Nr. 2 D ausser Wirksamkeit.

Die im Ausnahmetarife Nr. 2 D enthaltenen Frachtsätze gelten somit ab 1. April 1900 nur für Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz (auch mit Cylindersäge geschnitten) bis 1·25 m Länge, 20 mm Dicke, unbearbeitet.

Für diese Artikel treten folgende Frachtsätze mit Giltigkeit vom 1. März 1900 in Kraft:

Von oder nach	Aussig-Landungsplatz		Schönpriesen-Umschlag		Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Schleppbahngebühr, nur giltig für Laube, Tetschen/Bodenbach	Dresden-Elbkai	
	Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren						Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz	Frachtsätze	
	α	β	α	β	α	β		α	β
	für 100 Kilogramm in Pfennigen								
Krechowice	193	170	188	165	193	170	5 *)	215	192

*) Im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz beträgt die Schleppbahngebühr 9·5 Pfennige für 100 kg.

Wien, am 17. Februar 1900. [185]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung eines Schnittsatzes zum Tarif-Theil II, Abth. A, vom 1. Februar 1898 (Ausnahmetarif Nr. 3 i).

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 gelangt für Holzspäne zu Flechtarbeiten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief ab Bodenbach (S.St.B.) und Tetschen (S.St.B.) nach Italien über den Brenner der Schnittsatz Bodenbach/Tetschen (S.St.B.)—Peri transit von 3·37 Franken für 100 kg (Ausnahmetarif Nr. 3 i) zur Einführung.

Wien, am 20. Februar 1900. [186]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

20. Februar. Auf der Strecke Skutsch—Polička wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Thierverkehr. (Neuer Tarif.) Am 1. Februar 1900 trat für die Beförderung von lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Stationen

1. der Main-Neckarbahn, Pfälzischen Eisenbahnen, Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a. S., Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin andererseits,
2. der Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a. S., Magdeburg und Stettin andererseits,
3. der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits

ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die Tarifsätze zwischen den obengenannten nördlichen und südlichen Stationen im Mitteldeutschen Verbands-Thiertarife vom 1. März 1889 nebst Nachträgen aufgehoben werden.

Durch den neuen Tarif kommen vielfache Ermässigungen der directen Frachten für Grossvieh (ausser Pferden) und für Kleinvieh in Wagenladungen infolge der von einer Anzahl Verbandsbahnen eingeführten niedrigeren Taxen zur Durchführung.

Die directe Abfertigung ist auf das zur Zeit bestehende Bedürfniss eingeschränkt worden.

Soweit durch diese Einschränkung oder durch die neuen Tarifsätze Frachterhöhungen eintreten, bleibt die bisher zulässig gewesene directe Abfertigung, bezw. die seitherige niedrigere Fracht noch bis zum 15. März 1900 bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Tarif zum Preise von 0·65 Mk. käuflich zu beziehen ist.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Brennstoff-Ausnahmetarif Nr. 6.) Am 7. Februar 1900 wurde die Station Halbendorf des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle als Versandtstation in den allgemeinen Brennstoff-Ausnahmetarif Nr. 6 für Braunkohlen u. s. w. einbezogen.

Italienisch-Schweizerischer Gütertarif. (Holz-Ausnahmetarif im Theil II, Abth. A, Heft 1 und 2, vom 1. Februar 1898, und Theil II, Abth. B, vom 1. Mai 1899.) Am 1. Februar 1900 traten im obgenannten Verkehre folgende Taxen, bezw. Tarife in Kraft:

1. Im Tarif-Theil II B werden die Taxen des Ausnahmetarifes Nr. 23 (Pitch-Pine-Holz etc.) für Genua etc. durch die nachstehenden ersetzt:

	Frcs. per 100 kg
Genova Principe — Pino	0·99
Genova P. C. Calate *) — Pino	0·98
Genova P. C. locale — Pino	1·00
S. Benigno Calate *) — Pino	0·98
S. Limbaina Calate und Darsena *) — Pino	0·98

*) Aufladegebühr nicht inbegriffen, da diese Verrichtung den Parteien obliegt.

2. Im Tarif-Theil II A, Heft 1, wird die Abtheilung c des Ausnahmetarifes Nr. 3, giltig für Pitch-Pine-Holz etc., durch einen neuen ermässigten Tarif ersetzt.

3. Im Tarif-Theil II A, Heft 2, wird der Ausnahmetarif Nr. 3 für Holz etc. durch einen neuen, zum Theil ermässigten Tarif ersetzt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Puhlications- nnd Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein nnd dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehohen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Puhlication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
924	Oesterr. Nordwestbahn		Maner- und Dachziegel	Zellerndorf Oe.N.W.B.	Stockeran	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oe.N.W.B.	Heller 27	Heller 26	Heller 1	Im Kartirungswege		
					Kornenburg				32	26	6			
925	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		a) Baumaterialien, Banwerkzeuge, Baninventar nnd Ausrüstungsgegenstände; b) Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	allen Stationen der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Tannwald-Schumburg	ad a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen, und Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen. ad b) Bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht. ad a) und b) Die Transporte müssen nachweislich znm Bane der Strecke Tannwald–Grünthal bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Verschieden	Verschieden	30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des anf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Strecke Tannwald—Grünthal als Absenderin und alleinige Empfängerin erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1901	
926	Oesterr. Nordwestbahn		Sand und Schotter	Littitz a./A.	Senftenberg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnd unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oe.N W.B.	7 Heller	5 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Koltnitz als Aufgeber nnd alleiniger Empfänger erscheinen
927	Südbahn-Gesellschaft													

Für Baumaterialien nnd Einrichtnngsgegenstände, welche znm Bane nnd znr Einrichtung eines Hôtels in Gossensass bestimmt sind, wird his auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 von den österreichischen Südhahnstationen nach Gossensass der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselhen festgesetzten Bedingungen zugestanden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
928	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	der Specialtarife A 2 und I des in Rubrik 8 genannten Tarifes	einer der in der Schnitttafel I a und II a enthaltenen Stationen des in Rubrik 8 genannten Tarifes und umgekehrt	Weisswasser, Station des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle	Aufgabe mit directen Frachtbriefen; Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1899 des Nordostdeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Bestebt kein directer Frachtsatz	Specialtarife A 2 / I Schnitttafel I b 196 / 177 } Pfennige „ II b 215 / 194 }		Im Kartirungswege		Die Gesammtfrachtsätze werden durch Zusammenstoss der hier publicirten Schnittsätze der Schnitttafel I b und II b mit jenen im Tarife enthaltenen Schnittsätzen der Schnitttafel I a und II a gefunden
929	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Eisenbahn-Verwaltungen	Thon, und zwar: a) roh, unverpackt, und auf offenen Wagen verladen; b) roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken verpackt	Siersbahn (Station der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M.) oder umgekehrt	Wien I (K.E.B.) Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf Penzing	Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es bestebt kein directer Frachtsatz	Mark 2·06 1·79		Im Kartirungswege		
930	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisenbahn Unterdrauburg-Wöllan	Kohlen, mineralische	Wöllan Unterdrauburg		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	340 Heller per Tonne (à 1000 kg)	200 Heller per Tonne (à 1000 kg)	140 Heller per Tonne (à 1000 kg)	Im Kartirungswege		
931	Südbahn-Gesellschaft		Mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900, wird für Tabak, roh, und für Tabakrippen der Pos. T—1 und 2 des Tarifes, Theil I, welche nachweislich per mare in Triest-Freihafen anlangen und ab dort bahnseitig zu den im Zollgebiete gelegenen Südbahnmagaziuen überstellt werden, für die Ueberstellung, die Ausladung der Sendungen aus den Eisenbahnwagen und die Schlichtung der Ballen im Magazine bis zur normalen Höhe, eine Gebühr von K 12 per Eisenbahnwagen, unabhängig von dem auf letzterem verladenen Gewichte, berechnet.											

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
932	**E.W.-A.** als Betriebführende der Schneebergbahn	Südbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Willendorf	Ternitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 22. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	Heller 34·4	28	6·4	Im Kartirungswege		
				Grünbach					40·4	30	10·4			
933	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Liszka Toksva	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Heller 154	126	28	Im Kartirungswege		
				Szegimalom					151	124	27			
934	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter a) der Classe I, b) der Classe II, c) der Classe A,	Starkenbach	Berann	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 266	b) 220	c) 186	Im Kartirungswege	In den nachigen Frachtsätzen ist der Portozuschlag für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bereits inbegriffen
					Hořowitz					290	240	200		
					Mies-Kladran					386	320	240		
					Pilsen					350	288	216		
				oder vice versa										
935	**Oester. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.** Die im Ausnahmetarife Nr. 1 (Getreide etc.) giltig im Rückvergütungswege, auf Seite 37 des Nachtrages I zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich für den Verkehr zwischen Feldsberg und Nezamislitz einerseits, Anssig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz andererseits enthaltenen Frachtsätze verstehen sich exclusive Schleppbahngebühr; dieselbe beträgt 10 Pfg. per 100 kg.													

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
60	Nr. 19 vom 17. Februar 1900	892	Oesterr. Nordwestbahn	Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Ludwigsdorf Rübengrube Neurode Möhlten	Korneuburg (Donau-Umschlag)	Der Text in der Rubrik 13 ist, wie folgt, richtig zu stellen: Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Eisenbahnfrachtbriefe bis Korneuburg, und der correspondirenden, nach einer unterhalb Pressburg gelegenen Schiffsstation lautenden Schiffsfrachtbriefe ab Korneuburg, consignirt, längstens bis Ende März 1901. Diese Documente dürfen einen Recfaciestempel nicht tragen. Eine Controle bezüglich der Destination dieser Transporte bleibt speciell vorbehalten	

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt das Inhalts-Verzeichniss für den Jahrgang 1899 und der Tarif-Index für das IV. Quartal 1899 bei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. **Wien, 24. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Februar 1900,*) Z. 50.498 ex 1899, betreffend die Concessionirung eines Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien in Brünn und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium der Stadtgemeinde Brünn die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe eines einheitlichen, unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung der bestehenden, bisher weder als Local-, noch als Kleinbahnen concessionirten Strassenbahnlinien in Brünn herzustellenden Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien unter den in den nachfolgenden §§ 1 bis einschliesslich 17 näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten und unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung der auf die bestehenden Strassenbahnlinien bezüglichen Concessionsbestimmungen ertheilt.

Das concessionirte Bahnnetz umfasst die nachstehenden Linien:

1. Vom Schreibwalde durch die Schreibwaldstrasse, Bürgergasse, Ugartestrasse, Strassengasse, jetzt Wawrastrasse und Skenestrasse über den Bahnring, sodann durch die Pilgramgasse, Basteigasse, Schwedengasse, Neugasse nach Karthaus nebst den Abzweigungen von der Schreibwaldstrasse in das Altbrünner Brauhaus, von der Wawrastrasse in die Fabrik Aron & Jakob Löw-Beer Söhne, vom Bahnring in den Bahnhof der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, von der Neugasse zur Emailwaarenfabrik der Actiengesellschaft der Emaillirwerke und Metallwaarenfabriken Austria in der Lösselgasse, zur Maschinenfabrik der Actiengesellschaft für Maschinenbau vormals Brand & Lhuillier, zur Malzfabrik F. Morgenstern & Sohn und zur Moraviabrauerei;

2. von der Ugartestrasse durch die Bürgergasse und Wienergasse nach dem Centralfriedhofe nebst Abzweigung von der Bürgergasse durch die Flussbettgasse bis zur Bauer'schen Zuckerfabrik;

3. von Obrowitz nächst der Brücke über den Zwittafluss durch die Zeile, die Krapfengasse, über den Grossen Platz und von da durch die neue Verbindungsstrasse zum Lažansky-Platz, hierauf durch die Giskrastrasse und die Herlthgasse bis zum Landhause, dann über den Ratwit-Platz, durch die Eichhorngasse, die Tivoligasse, über den Getreidemarkt, durch die Thalgasse und die Jodokstrasse zurück zum Lažansky-Platz;

4. vom Grossen Platz durch die Ferdinandsgasse, den Staatsbahnviaduct und die Kröna zum städtischen Schlachthause;

5. vom Staatsbahnviaduct durch die Dornichgasse, eventuell durch diese und die Plankengasse nach Kumrowitz;

6. vom Getreidemarkt durch die Thalgasse, Hohlweggasse über den Klosterplatz und durch die Klostergasse bis zum Altbrünner Badhause.

*) Enthalten in dem am 20. Februar 1900 ausgegebenen XIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 28.

§ 1.

Für die concessionirten Linien werden der Concessionärin die im Artikel V des Eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 25 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, mit der Massgabe festgesetzt, dass die Steuerbefreiung für die im Eingange unter 1 und 2 angeführten Linien erst mit jenem Zeitpunkte wirksam wird, in welchem dieselben nach erfolgter Umwandlung dem elektrischen Betriebe übergeben werden.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Herstellung der im Eingange unter ZZ. 1 bis 5 bezeichneten Eisenbahnlinien sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertigen Linien dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Der Bautermin für die im Eingange unter Z. 6 bezeichnete Linie wird seinerzeit vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzt werden und hat die Concessionärin sich den diesfalls zu treffenden Bestimmungen zu unterwerfen.

Alle im Eingange erwähnten Kleinbahnlinien sind während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der concessionirten Linien hat die Concessionärin über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

Der Concessionärin wird die Bewilligung ertheilt, für die Besorgung des Frachtenverkehres, sowie bei Störungen im elektrischen Betriebe und bei übergrossem Andrange des fahrenden Publicums an Sonn- und Feiertagen auch für den Personenverkehr auf den im Eingange unter ZZ. 1 und 2 bezeichneten Linien, sowie auf den daselbst angeführten Abzweigungen unter den vom k. k. Eisenbahnministerium festzusetzenden näheren Modalitäten auch Dampfmotoren zu verwenden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnlinien das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahnlinien nicht in der Verwaltung der Concessionärin stehende öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Kosten der durch die Errichtung und den Betrieb der im Eingange bezeichneten Linien bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Concessionirung dieser Linien bereits bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten einer eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnlinien nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionskundmachung und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

Hinsichtlich der Beschaffung von Baumaterialien, Schienen und sonstigen Bahnbestandtheilen, sowie sämmtlicher Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände aus inländischen Werken oder Fabriken, ferner betreffs der vorzugsweisen Beschäftigung inländischer Arbeitskräfte werden die entsprechenden Anordnungen in den Concessionsbedingnissen getroffen werden.

§ 6.

Der Concessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Ziffer des Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den für die bestehenden Strassenbahnlinien, sowie für die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der neu herzustellenden Bahnlinien, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie der Herstellung der bei der städtischen elektrischen Centralstation für den Bahnbetrieb besonders zu errichtenden Nebenanlagen und der Dotirung eines Reservefonds, effectiv verwendeten und gehörig nach-

gewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Concessionärin ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte beizutreten.

Die Concessionärin ist ferner verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen. Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahnlinien für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die concessionirten Bahnlinien benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Kleinbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Concessionärin ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung der beim Betriebe der concessionirten Bahnlinien verwendeten Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Concessionärin wie bei jener des genannten Verbandes, errichtet werden sollte.

Die Concessionärin ist weiters verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass das beim Betriebe der bestehenden Strassenbahnlinien in Brünn bisher beschäftigte Personale auch beim Betriebe der concessionirten Bahnlinien in Verwendung bleibe, insoweit dies mit Rücksicht auf die geänderte Art der Betriebführung durchführbar erscheint.

§ 12.

Die Concessionärin ist verpflichtet, über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§ 13.

Die Dauer der Concession mit dem in § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf fünfzig (50) Jahre, vom Tage der betriebsfähigen Herstellung der im Eingange unter ZZ. 1 bis 5 bezeichneten Eisenbahnlinien an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 14.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahnlinien keine Anwendung.

§ 15.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnlinien an dritte Personen zu überlassen.

§ 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnlinien, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Errichtung der Actiengesellschaft „Localbahn Deutschbrod-Saar" und Genehmigung der Statuten derselben.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund A. h. Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und mit dem k. k. Finanzministerium die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Deutschbrod-Saar" — „Místní dráha Německy Brod-Zdár" mit dem Sitze in Wien ertheilt und gleichzeitig die Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 9. Februar 1900. — Z. 3372. E.-M.-Z. 7577.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Strassenbahn von Wien nach Kalksburg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Josef Watzger in Atzgersdorf im Vereine mit Josef Maresch, Bürgermeister von Liesing, und Josef Haselbrunner, Bürgermeister von Kalksburg, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von der Hetzendorferstrasse in Wien (XII. Bezirk) über Atzgersdorf und Liesing nach Kalksburg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. Februar 1900. Z. 804/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Abbazia-Mattuglie nach Lovrana.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Actiengesellschaft „Oesterreichische Schuckert-Werke" in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Abbazia-Mattuglie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Abbazia nach Lovrana im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 14. Februar 1900. Z. 4783/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Prossnitz nach Prerau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Hotel- und Realitätenbesitzer Wilhelm Wlach in Konitz mit dem Erlasse vom 30. Juni 1898, Z. 29.718/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 88 vom 4. August 1898), auf die Dauer von neun Monaten ertheilte und mit dem Erlasse vom 5. April 1899, Z. 15.381/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 49 vom 29. April 1899), auf weitere neun Monate verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Prossnitz über Tobitschau nach Prerau im Sinne der bestehenden Normen auf weitere neun Monate neuerlich ertheilt.

Wien, am 25. Jänner 1900. Z. 1158/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 34. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Februar wurde seitens Sr. Excellenz des Eisenbahnministers der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionspräliminars der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904, eingebracht. *)

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Hannsdorf—Mähr. Altstadt. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 10. November 1899 durchgeführten Trassenrevision des von der Vertretung der Stadtgemeinde Mähr. Altstadt und dem Localeisenbahncomité daselbst vorgelegten Projectes einer normalspurigen Localbahn von der Station Hannsdorf der k. k. Staatsbahnen nach Mähr. Altstadt hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 1155.]

Projectirte Localbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde. (Variante km 4·6/7 bis 5·6/7: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. Jänner die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Josef Lindner, Fabrikanten in Alt Ehrenberg, vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 4·6/7 bis km 5·6/7 der Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 2514.]

Projectirte Localbahn Karlsbad - Merkelsgrün. (Variante der Anschlussstrecke an die Buschtěhrader Eisenbahn sammt Schleppbahnen zum Neuschachte in Sodau und Eleonorenzeche in Ottowitz: Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Karlsbader Kaolin-Industrie-Gesellschaft im Vereine mit der Frisch-Glück Böhmische Gewerkschaft vorgelegten Projectes der Variante für die Anschlussstrecke der projectirten Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün mit der Anschlussstation Dallwitz an die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, dann für die Schleppbahnen zum projectirten Neuschachte in Sodau und zur Eleonorenzeche in Ottowitz die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 1. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Heinrich Wojaček betraut. [E.-M.-Z. 8376.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate October 1899.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October 1899 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. October von der vollspurigen Nebenbahn Zinten-Rothfliess die 20·369 km lange Theilstrecke Landsberg i. Ostpr.—Heilsberg für den öffentlichen Verkehr; an dieser Theilstrecke liegen in der Richtung von Landsberg i. Ostpr. nach Heilsberg die Haltestelle Sallwarschienen und der Bahnhof Heilsberg; Sallwarschienen ist für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Thieren eingerichtet; Sprengstoffe können daselbst nicht abgefertigt werden, wie diese Haltestelle auch mit Laderampe nur mit Seitenverladungen ausgerüstet ist; Heilsberg dient für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; ferner ist diese Station mit Laderampe für Kopf- und Seitenverladung, mit Geleisewaage, sowie mit Lastkrahn ausgerüstet; die an der Nebenbahn Zinten-Rothfliess, von welcher nur mehr noch die Strecke Heilsberg—Rothfliess unausgebaut ist, liegenden Verkehrsstellen und deren Entfernungen von Zinten sind folgende: Zinten (bestehender Anschlussbahnhof), Arnstein (Haltestelle, 7·27 km), Langnitten (Haltestelle, 13·65 km), Wildenhoff (Haltestelle, 17·97 km), Landsberg i. Ostpr. (Haltestelle, 24·87 km), Sallwarschienen (Haltestelle, 33·12 km), Heilsberg (Bahnhof, 45·21 km), Tollnigk (Haltestelle, 56·94 km), Frankenau (Haltestelle, 62·48 km), Seeburg (Bahnhof, 68·70 km) und Rothfliess (bestehender Anschlussbahnhof); die 48·583 km lange normalspurige Nebenbahn Jablonowo-Riesenburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Stationen Polken-Seeberg, Gr.-Plauth, Freystadt i. Wpr., Sawdin, Adlig-Schönau, Scharnhorst und Buchwalde i. Wpr. für den öffentlichen Verkehr; die Stationen dienen sämmtlich dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; in Polken-Seeberg, Gr.-Plauth, Sawdin, Adlig-Schönau, Scharnhorst und Buchwalde i. Wpr. ist die Annahme oder Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen; die 6·211 km lange Vollbahn Morgenroth-Borsigwerk, die 7·815 km lange Vollbahn Morgenroth-Beuthen O.S.E. und die 25·092 km lange Nebenbahn Jellowa-Kreuzburg O./S. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den öffentlichen Verkehr; die erstgenannte Bahn dient nur dem Güterverkehre, während auf den beiden anderen Bahnen Personen- und Güterbeförderung stattfindet; an der Strecke Morgenroth—Borsigwerk liegt keine Verkehrsstelle; dagegen an der Strecke Morgenroth—Beuthen O.S.E. in der Richtung von Morgenroth der neue Haltepunkt Orzegow und der bereits an der Strecke Oppeln—Beuthen O.S.E. bestehende Bahnhof III. Cl. Bobrek; letzterer besitzt für die neue Strecke nur die Befugniss zur Abfertigung von Personen und Gepäck, desgleichen der neue Haltepunkt mit der Einschränkung, dass das Gepäck nachträglich auf der Bestimmungsstation abgefertigt wird; an der Strecke Jellowa—Kreuzburg O./S. liegen in der Richtung von Jellowa die Haltestellen Podewils, Laskowitz O./S., Thule und Borkowitz; die Haltestelle Thule besitzt die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren; dagegen bleiben Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, welche nur von der Stirnseite der Wagen ver- und entladen werden können, von der Annahme und Ausgabe ausgeschlossen; die Haltestellen Podewils, Laskowitz O./S. und Borkowitz sind nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr mit der Massgabe eingerichtet, dass der Fahrkartenverkauf durch den Zugführer erfolgt, die Abfertigung des Gepäcks nachträglich auf der Bestimmungsstation stattfindet, und Wagenladungen nach den drei Haltestellen nur frankirt, von denselben nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme, aufgeliefert werden dürfen; Sprengstoffe und solche Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sind von der Annahme und Auslieferung im Verkehre mit diesen drei Haltestellen ausgeschlossen; ausserdem ist von Borkowitz und Laskowitz O./S. die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen zugelassen; die Strecke Jellowa—Kreuzburg O./S. ist der Betriebs-Inspection Oppeln 2, Verkehrs-Inspection Oppeln, Maschinen-Inspection Kreuzburg O./S. und Werkstätten-Inspection Gleiwitz, die Strecken Morgenroth—Borsigwerk und Morgenroth—Beuthen O.S.E. sind der Betriebs-Inspection Beuthen O./S. 1, der Verkehrs-Inspection Kattowitz, der Maschinen-Inspection Kattowitz und der Werkstätten-Inspection Gleiwitz unterstellt; die 33 km lange Theilstrecke Bünde—Rahden der Neubaustrecke Bünde—Sulingen—Bassum im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Münster für den öffentlichen Verkehr; an dieser Theilstrecke befinden sich die Bahnhöfe III. Cl. Lübbecke und Rahden, die Haltestellen Bieren-Rödinghausen, Holzhausen (Westphalen) und Gestringen, welche sämmtlich für den Personen- und Gepäcksverkehr, den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren mit der Einschränkung eingerichtet sind, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoff-Sendungen auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen ist; feste Rampen für

*) Angesichts der hohen Wichtigkeit, die der Inhalt dieses Gesetzentwurfes für die Handels- und industriellen Verhältnisse der Monarchie besitzt, und der Tragweite desselben für die Verkehrsverhältnisse im Allgemeinen, bringen wir eine wörtliche Wiedergabe desselben, sowie des dazu gehörigen Motivenberichtes in einer besonderen Beilage zu dieser Nummer.

Kopf- und Seitenverladung befinden sich auf den Stationen Lübbecke, Rahden, Holzhausen (Westphalen) und Gestringen, während auf der Haltestelle Bieren-Rödinghausen nur eine fahrbare Rampe zur Viehverladung vorhanden und daher die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ausgeschlossen ist; die an der Theilstrecke Bünde—Rahden vorhandenen Haltepunkte Holsen, Neue Mühle und Blasheim dienen nur dem Personen- und Gepäcksverkehre; am 2. October die 5·12 km lange vollspurige Kleinbahn Gerbstedt-Friedeburger Hütte (Zweiglinie der Halle-Hettstedter Eisenbahn) mit den Haltestellen Zabenstedt und Friedeburger Hütte für den Güterverkehr; ferner am 3. October die Linie Landeshut—Albendorf (Ziederthal-Eisenbahn) mit den Stationen Grüssau, Schönberg und Albendorf für den Personen-, Güter- und Viehverkehr; die Stationen Ober-Zieder, Klein-Hennersdorf und Berthelsdorf gelangen in einem späteren Zeitpunkte zur Eröffnung; am 25. October die vollspurige Strecke Genthin—Schönhausen der Genthiner Kleinbahn mit den Stationen Genthin, Altenplathow, Schartenke. Redekin, Jerichow, Fischbeck und Schönhausen für den Gesammtverkehr; ferner die 3·29 km lange Reststrecke Scheune—Pommerensdorf der Kleinbahn Casekow-Penkum-Oder mit den Stationen Scheune-Kleinbahnhof, Güstow-Personenhaltepunkt und Pommerensdorf-Kleinbahnhof für den Gesammtverkehr; an letzterer Station ist ein Hafen für Oderkähne angelegt und dadurch Gelegenheit geboten, einen Umschlagsverkehr zwischen Eisenbahn- und Wasserfahrzeugen zu ermöglichen; den Betrieb der Reststrecke sowohl, wie auch denjenigen der am 8. April 1899 eröffneten Strecke Casekow—Penkum—Scheune führt die pommersche Betriebs-Direction in Stettin der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Berlin.

b) In Sachsen: Am 1. October die 10·27 km lange Theilstrecke Brandis—Seelingstädt b. Brandis der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 10. December 1898 für den Wagenladungsverkehr eröffnet wurde, auch für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner die 9·94 km lange Nebenbahn Königsbrück-Schwepnitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Königsbrück, Weissbach bei Königsbrück, Schmorkau bei Königsbrück und Schwepnitz für den öffentlichen Verkehr.

c) In Bayern: Am 1. October die 8·76 km lange Strecke von Lindau bis zur bayerisch-württembergischen Landesgrenze bei Nonnenbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Lindau, Enzisweiler, Mitten und Nonnenhorn für den öffentlichen Verkehr.

d) In Württemberg: Am 1. October die 11·3 km lange vollspurige Nebeneisenbahn Kirchheim u. Teck-Oberlenningen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Kirchheim, Kirchheim-Vorstadt, Dettingen, Owen, Brucken, Unterlenningen und Oberlenningen für den öffentlichen Verkehr; ferner die 15·045 km lange Strecke von Friedrichshafen bis zur württembergisch-bayerischen Landesgrenze bei Nonnenbach der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Friedrichshafen, Eriskirch, Langenargen und Hemigkofen-Nonnenbach für den öffentlichen Verkehr.

— (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Eröffnung des Haltepunktes Gottesthal für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wurde der an der Bahnstrecke Mülhausen—Altmünsterol neu eingerichtete, von der Station Dammerkirch 5·336 km und von der Station Altmünsterol 2·784 km entfernt gelegene Haltepunkt Gottesthal am 10. Februar für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr eröffnet.

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Carspach-Sonnenberg.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wurde am 1. Februar der an der Bahnstrecke Altkirch—Pfirt gelegene Haltepunkt Carspach-Sonnenberg auch für den Expressgutverkehr eröffnet.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Abfertigungsbefugnisse der Güterhaltestelle Hegge.) Vom 1. Jänner angefangen können ab und nach der Güterhaltestelle Hegge auch Güter der Holzstofffabrik von A. Steinhauser in Hegge abgefertigt werden.

Russland. (Einschliessung der Schmalspurbahn Ochotschewka-Kolpny in den directen Verkehr mit dem ganzen Eisenbahnnetz.) Seit 1. 13. December 1899 ist die Schmalspurbahn Ochotschewka (Station an der Theilstrecke Kursk—Woronesh) -Kolpny in den directen Verkehr mit dem ganzen Eisenbahnnetz eingeschlossen worden. Diese Zweigbahn gehört der Gesellschaft der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn.

Japan. (Unfälle auf den japanischen Eisenbahnen in den Rechnungsjahren 1896 und 1897.) Nach dem von der Eisenbahnabtheilung im kaiserl. japanischen Verkehrsministerium in Tokio herausgegebenen letzten Eisenbahnbericht für das Rechnungsjahr vom 1. April 1897 bis zum 31. März 1898 hat die Anzahl der auf den Bahnen Japans beförderten Reisenden betragen in Millionen:

	Staatsbahnen	Privatbahnen
1896	22·75	44·71
1897	27·92	56·12

und die Anzahl der gefahrenen Zugkilometer in Millionen:

	Staatsbahnen	Privatbahnen
1896	7·73	15·34
1897	8·63	19 91

Die Zahlen der getödteten und verletzten Reisenden und Bediensteten für diese beiden Rechnungsjahre sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich.

	Staatsbahnen		Privatbahnen		
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	
1896 . . .	0	7	6	53	Reisende
1897 . . .	2	15	6	106	„
1896 . . .	14	37	31	83	Bedienstete
1897 . . .	28	73	62	173	„

Daraus ergibt sich die Anzahl der getödteten und verletzten Reisenden auf je 1,000.000 Reisende bezogen, wie folgt

	Staatsbahnen		Privatbahnen	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
1896 . . .	0	0·31	0·13	1·19
1897 . . .	0·07	0·54	0·11	1·89

und die Zahl der getödteten und verletzten Reisenden und Bediensteten auf je 1,000.000 Zugkilometer bezogen:

	Staatsbahnen		Privatbahnen		
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	
1896 . . .	0	0·90	0·39	3·47	Reisende
1897 . . .	0·23	1 74	0·30	5·32	„
1896 . . .	1·81	4·78	2·02	5·41	Bedienstete
1897 . . .	3·25	8·40	3·11	8·70	„

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. Jänner bei der Firma:

„Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft“

das Verwaltungsrathsmitglied Hermann Ritter von Ritterhausen über Ableben gelöscht und Oswald Graf Wolkenstein-Trostburg, k. u. k. Geheimer Rath in Bodrog-Keresztur, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Oesterreichische Union Elektricitäts-Gesellschaft“

wurde Stefan Auspitz, Procurist der Firma S. Auspitz, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes, und Josef Seidener, Fabriksdirector in Stadlau, als Procurist, beide mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann in Raudnitz Carl Loula in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 19. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 229, bildende Localbahn Raudnitz-Hospozin betraut.

[E.-M.-Z. 60.513 ex 1899.]

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Statthaltereirath Friedrich Ritter von Schwarz zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Società Triestina Tramway“ ernannt. [E.-M.-Z. 94.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Berichtigung einer Anmerkung im Localgütertarife, Theil II.

Auf Seite 43 des Localgütertarifes, Theil II, vom 1. März 1898 ist die im Kilometerzeiger rücksichtlich der Station Felixdorf unter *) enthaltene Anmerkung zu streichen und durch nachfolgende zu ersetzen:

„Die Station Felixdorf ist hinsichtlich des Verkehres mit Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang nur für den Civil- und Militärpersonen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Verkehr von mit Militärtransportregistern abgefertigten Militärgütern eröffnet."

Wien, am 22. Februar 1900. [187]

Localbahn Laibach—Ober-Laibach.

Verlegung des Einführungstermines des Nachtrages I zum Personentarife.

Der Nachtrag I zu dem vom Tage der Betriebseröffnung an giltigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Localbahn Laibach—Ober-Laibach gelangt nicht, wie in Nr. 5 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 13. Jänner 1900 unter Position 29 verlautbart wurde, am 1. März 1900, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkte zur Einführung, welcher rechtzeitig kundgemacht werden wird.

Wien, am 20. Februar 1900. [188]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung der Localbahn Laibach—Ober-Laibach.

Deutsch-Niederländischer Verband.

Einführung des Nachtrages 4 zum Tarifheft 3.

Mit 10. März 1900 tritt zum Heft 3 des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes vom 15. Februar 1898 der Nachtrag 4 in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt. Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld und in der Station Reichenberg zum Preise von 0·05 Mk, bezw. 6 Hellern erhältlich.

Wien, am 20. Februar 1900. [189]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Magdeburg - Halle - Sächsischer Verband.

Einbeziehung der Station Ottleben der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Mit 10. März 1900 wird die Station Ottleben der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn in den Magdeburg-Halle-Sächsischen Verband vom 1. Februar 1896 einbezogen. Der Frachtberechnung für Ottleben werden bis auf Weiteres die um 16 km erhöhten Entfernungen der Station Oschersleben des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg zugrunde gelegt.

Wien, am 20. Februar 1900. [190]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

22. Februar. In der Strecke Zabok - Krapina - Teplitz—Warasdin wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Sachsen. (39. Sitzung des Eisenbahnrathes.) Der am 1. Februar in Dresden zur 39. Sitzung zusammengetretene sächsische Eisenbahnrath nahm zunächst Mittheilungen über die Beschlüsse der letzten Generalconferenz der deutschen Eisenbahnen in Betreff der Tarifirung von Papier, von Feld- und Gartenfrüchten, von Fellen und Häuten und von Mehl entgegen, sprach ferner sich einstimmig gegen Detarifirung des Artikels „Futtermehl" aus, befürwortete dagegen einstimmig die Versetzung von „Viehzucker" in den Specialtarif III und in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Specialtarife, sowie in den Specialtarif für bestimmte Stückgüter. Einen Antrag der Chemnitzer Handelskammer auf Versetzung von „Leinöl" in den Specialtarif für bestimmte Eilgüter zu befürworten, lehnte der Eisenbahnrath mit grosser Mehrheit ab; ein Antrag, „Calciumkarbid", Rohstoff für die Acetylengasbereitung, in den Specialtarif II aufzunehmen, wurde im Laufe der Verhandlung dahin abgeändert, den Artikel aus der Wagenladungsclasse in den Specialtarif I zu versetzen und in dieser Fassung einstimmig angenommen. In der Frage der Versetzung des denaturirten Spiritus aus der allgemeinen Wagenladungsclasse nach den Specialtarif III entschied sich der Eisenbahnrath ebenfalls einstimmig für diese Frachtermässigung. Zum Schlusse erfolgten Mittheilungen über den Sommerfahrplan und die Wahl des ständigen Ausschusses. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag VII.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900, bezw., soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. April 1900, gelangte der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung und des Kilometerzeigers, Aufnahme neuer Stationen und Erweiterung der Ausnahmetarife. Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Ermässigung der Frachtsätze für Zink und zinkische Producte.) Mit Giltigkeit vom 11. Februar 1900 wurden die im Verkehre von Antonienhütte nach Brake in Old., Elsfleth und Nordenham für Zink und zinkische Producte bestehenden Ausnahmefrachtsätze der Classe II des Ausnahmetarifes M um zwei, bezw. drei Pfennige ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigung Antonienhütte, sowie unser Verkehrsbureau.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Berücksichtigung von Umkartirungsfrachten.) Die im II. Nachtrage zu Theil II des Deutsch-Russischen Gütertarifes als § 33 a enthaltene Bestimmung, nach welcher der Unterschied zwischen der directen Fracht und der sich etwa ergebenden billigeren Umkartirungsfracht im Reclamationswege zu erstatten ist, tritt mit sofortiger Giltigkeit in Kraft.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (Tarifänderungen.) Die am 1. Jänner 1900 in den Gruppen- und Wechseltarifen der Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung gelten vom gleichen Tage ab auch bezüglich des Tarifes für den Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Ferner wurden vom 10. Februar 1900 ab zwischen Kraplau und Steffenswalde einerseits und Charlottenwerder, Dt. Damerau, Hartowitz, Löbau, Mlecewo, Montowo, Nikolaiken, Riesenburg, Rosenberg, Rybno, Weissenburg, Zajonskowo andererseits directe Entfernungen eingeführt, welche bis auf Weiteres auch für die Frachtberechnung bei den zur Abfertigung kommenden Wagenladungen „rohe Steine" gelten und bei den genannten Stationen zu erfahren sind.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Neue Eisen-Ausfuhrtarife.) An Stelle des Seehafen-Ausnahmetarifes E 2 vom 15. November 1899 für Eisenbahnoberbau- und Brückenconstructionstheile u. s. w. zur Ausfuhr nach Ost-Asien über deutsche Seehafen ist am 1. Februar 1900 im Verkehr der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen ein anderweiter zweiclassiger Ausnahmetarif in Kraft getreten. Die Classe I dieses Ausnahmetarifes erstreckt sich auf Eisen und Stahl des Specialtarifes I und auf Kupferblech, die Classe II ausser auf die dem bisherigen Ausnahmetarife E 2 angehörigen Gegenstände noch auf die übrigen Eisen- und Stahlartikel des Specialtarifes II und auf Eisenbahnfahrzeuge. An Frachten werden bei Erfüllung der festgesetzten Controlvorschriften für die Ausfuhr nach Ost-Asien diejenigen der Classen I und II des Seehafen-Ausnahmetarifes E 1 berechnet.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg. (Zuschlagsgebühren.) Infolge aussergewöhnlicher Erhöhungen der Betriebskosten der Rhederei, welche zumeist auf die in Süd-Afrika herrschenden kriegerischen Wirren zurückzuführen sind, hat die Deutsche Ost-Afrika-Linie sich genöthigt gesehen, ihre Frachtraten zu erhöhen. Im obigen Verkehre werden deshalb vom 20. Februar ab bis auf Widerruf feste Zuschläge zu den Frachtsätzen der einzelnen Tarifclassen erhoben werden. Ueber die Höhe dieser Zuschläge geben die Verbands-Verwaltungen (einschliesslich der Deutschen Ost-Afrika-Linie in Hamburg), sowie die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Italienisch - Schweizerischer Güterverkehr. (Ausnahmetaxen für Pitch-Pine-Holz.) Am 1. Februar 1900 sind folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 23 für Pitch-Pine-Holz (Theil II, Abth. B der Gütertarife vom 1. Mai 1899 in Kraft getreten:

			Frcs. für 100 kg
Rivarolo Ligure Docks[1])	—	Pino	0·93
Sampierdarena 1 a c 2 a Fermata[1])	—	Pino	0·96
Savona Letimbro	—	Pino	1·07
Savona Marittima	—	Pino[1])	1·08
Venezia Marittima	—	Chiasso[1])	1·21

[1]) Aufladegebühr nicht inbegriffen, da diese Verrichtung den Parteien obliegt. Die bisherigen Frachtsätze dieser Stationen wurden hiedurch aufgehoben.

Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Nachtrag X.) Zum 5. Heft des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes (Verkehr Reichsbahn—Baden) ist am 1. Februar 1900 der Nachtrag X zur Einführung gelangt, der unter Anderem neue Entfernungen und Frachtsätze für die Reichsbahnstationen Aumetz, Bollingen, Gandringen, Langensulzbach, Lembach und Mattstall, sowie für die badischen Stationen Neureuth und Rippberg enthält. Ferner sind darin Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und besonders im Ausnahmetarife Nr. 4 für Eisen und Stahl neue Frachtsätze für den Verkehr von Algringen, Gandringen und Rombach, sowie für den Verkehr nach Petershausen i. Baden vorgesehen. Der Ausnahmetarif Nr. 7 für Petroleum ist durch neue, durchwegs ermässigte Frachtsätze ersetzt und der Ausnahmetarif Nr. 8 für Getreide u. s. w. von Strassburg durch Aufnahme weiterer badischer Empfangsstationen ergänzt worden. Als Ausnahmetarif Nr. 32 kommen für Zucker aller Art von Waghäusel nach Basel (Reichsbahn) und Alt-Münsterol Grenze und als Ausnahmetarif Nr. 47 für Käse von Basel (Reichsbahn) nach Mannheim und Rheinau besonders ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Ebenfalls vom 1. Februar 1900 ab wurde für Käse in vollen Wagenladungen von Basel (Reichsbahn) nach Ludwigshafen a. Rh. mit der Bestimmung nach dem Zollausland ein im Rückvergütungswege gewährter Ausnahmefrachtsatz von Mk. 1·29 für 100 kg eingeführt. In dem Ausnahmetarif Nr. 45 für Schiffsbaueisen des Südwestdeutschen Tarifheftes 1 (Pfalz—Reichsbahn) traten zu den Versandtstationen der Reichseisenbahnen hinzu: Algringen vom 1. Februar 1900 ab und Gandringen vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr ab.

Schweizerisch - Deutsch - Russischer Grenzverkehr. (Neuer Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Maschinen, Maschinentheile etc.) Am 1. März 1900 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, ferner von Maschinen und Maschinentheilen bei Aufgabe als Frachtgut von Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen nach Eydtkuhnen transito, Thorn transito und Kattowitz transito zur Ausfuhr nach Russland in Kraft.

Abdrücke des Tarifes können von den Verwaltungen der Endbahnen zum Preise von Frcs. 0·20 oder Mk. 0·15 bezogen werden.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898.) Für die Beförderung von Holz, wie im Specialtarife III und im Ausnahmetarife 1 b genannt, in Wagenladungen auf der Localbahn Grafing-Ebersberg, wird der Zuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

— (Gütertarif Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898.) Mit Giltigkeit vom 13. Februar 1900 hat die Sonderbestimmung zu § 56 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Hefte D nachstehenden Zusatz erhalten:

„Insoweit die Berechnung der Abnahmefristen nach Geschäftsstunden zu erfolgen hat (Absatz II, Ziffer 1 und 3, der Zusatzbestimmung zu § 69 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Hefte C, Abtheilung I A), gelten als Geschäftsstunden die in der Zusatzbestimmung Nr. 1 zu § 56 im Hefte C, Abtheilung I A, festgesetzten Stunden."

Südwestdeutscher Verband. (Transit-Tarif.) Im Transit-Tarif für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer und holländischer Herkunft von Frankfurt a. M. nach gewissen südbadischen Stationen vom 1. Juni 1890 trat mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1900 in den Beförderunsbestimmungen unter Ziffer 6 c an Stelle der Bödelibahn die Thunerseebahn. Unter dieser Bezeichnung sind fortan die bisherige von der Jura-Simplon-Bahn betriebene Thunerseebahn und Spiez-Erlenbach-Bahn, sowie die Bödelibahn unter eigener Betriebsführung vereinigt.

Berlin - Stettin - Mitteldeutscher Verkehr. (Neuer Gütertarif.) Am 1. Februar 1900 trat ein neuer Gütertarif für den Berlin-Stettin-Mitteldeutschen Verkehr an Stelle des bisherigen Gütertarifes vom 1. April 1895 in Kraft. Die im Abschnitt II A enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind unverändert aus dem alten Tarife nebst Nachträgen übernommen.

Durch den neuen Tarif treten neben einzelnen Entfernungsermässigungen auch mehrfache Entfernungserhöhungen bis zu 4 km ein.

Neu einbezogen sind:

a) in die Eisen-Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 als Versandtstation Aschersleben,
b) in die Ausnahmetarife 6 A für Brennstoffe (unter b) und 6 B Braunkohlen u. s. w. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen als Versandtstationen Hoyerswerda,
c) in den Eisen-Ausnahmetarif E als Empfangsstationen Pommerensdorf, Stettin-Westend, Zabelsdorf und Torney.

Ausgeschieden sind:

a) aus den Eisen-Ausnahmetarifen 9 und E die Versandtstationen: Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ost-Bhf. und Hettstett,
b) aus den Eisen-Ausnahmetarifen 9 S und E 1 die Versandtstationen: Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ost-Bhf., Burg b. Magdeb., Cöthen, Kottbus, Gernrode a. H., Hettstett, Ilsenburg, Merseburg, Nienburg a. S., Ortrand und Wernigerode,
c) aus dem Eisen-Ausnahmetarife 9 S die Versandtstationen: Berlin Potsd. Bhf., Berlin Stett. Bhf. Frankfurter Allee, Berlin Grunewald, Halensee, Rummelsburg Rangirbhf., Städtischer Centralviehhof, Berlin Tempelhof Rangirbhf., Westend und Wilmersdorf-Friedenau.

Die Empfangsstationen: Anklam, Barth, Berlin Anh. und Dresd. Bhf., Berlin Görl. Bhf., Berlin Hamb. u. Lehrt. Bhf., Berlin Nordbahnhof, Berlin Ostbahnhof, Berlin Potsd. Bhf., Berlin Schles. Bhf., Berlin Stett. Bhf., Demmin, Frankfurter Allee (Berlin), Friedrichshagen, Fürstenberg a. O., Fürsteuwalde, Greifswald, Grünau, Grunewald, Halensee, Jasenitz Kremmen, Lagerhof b. Gesundbrunnen, Berlin, Lichtenberg - Friedrichsfelde, Moabit, Neustrelitz, Nieder-Schöneweide-Johannisthal, Oranienburg, Pölitz, Ribnitz, Rixdorf, Rummelsburg Rangirbahnhof, Spandau, Spindlersfeld, Städtischer Centralviehhof Berlin, Tempelhof Rangirbahnhof, Tempelhof, Ringbahn, Ueckermünde, Wedding, Wellmitz, Weissensee, Werder, Westend, Wilmersdorf-Friedenau, Wolgast, Zehdenick i. d. M., Zenthen.

Ferner gelangen auch die Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen des Ausnahmetarifes 8 im Versandt von der Station Ilsenburg zur Aufhebung.

Abzüge des Tarifes sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
936	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stammholz der Pos. H—18, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stationen der im Tarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme der Linien Tarnopol—Kopyczynce und Dolina—Wygoda von 201 km und darüber	Krościenko Sadowa wisznia von 101 bis 200 km	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein im Bestellrayon der genannten Bestimmungsstationen befindliches Holzsägewerk adressirt sein und von demselben bezogen werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Specialtarif 2	46 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		In diese Publication wurde die Publication aus dem Verordnungs-Blatte Nr. 9 vom 23. Jänner 1900, fortlauf. Post-Nr. 693, einbezogen, und tritt daher diese frühere Publication ausser Kraft
937	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilungen a und b des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Gryhów	Siehe untenstehende Tabelle	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Ausnahmetarif Nr. 55 im Tarif-Theil II, Heft 10, vom 1. December 1898 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Ausnahmetarif II aus der Gebührenberechnungs-Tabelle des Abschnittes A—VI

Nach den Stationen der	Von Gryhów Abtheilung a	Von Gryhów Abtheilung b	Nach den Stationen der	Von Gryhów Abtheilung a	Von Gryhów Abtheilung b	Nach den Stationen der	Von Gryhów Abtheilung a	Von Gryhów Abtheilung b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg			Frachtsätze in Mark für 100 kg			Frachtsätze in Mark für 100 kg	
kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen			**Pfälzischen Eisenbahnen**			**kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.**		
Heilbronn a. Neckar	3·35	—	Frankenthal	3·69	—	Bockenheim	3·51	—
Stuttgart Hauptbhf.	3·28	—	Landau Hauptbhf.	3·69	—	Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch)	3·50	—
Stuttgart Nordbhf.	3·29	—	Ludwigshafen a. Rhein	3·61	2·21	Frankfurt a. M. Hauptbhf.		
Stuttgart Westbhf.	3·30	—	Pirmasens	3·86	—	Frankfurt a. M. Ostbhf.		
Ulm	3·00	2·52	Speyer Hauptbhf.	—	2·25	Frankfurt a. M.-Sachsenhausen		
grossh. Badischen Staatseisenbahnen			**kgl. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahn-Direction Mainz**			Hanau Nord-, Ost- und Westbahnhof	3·46	2·06
Bruchsal	3·51	—	Bingen	—	2·19	Offenbach	3·50	—
Durlach	3·53	2·44	Darmstadt Hauptbhf. (Dir.-Bez. Mainz)	3·55	—	Wiesbaden	3·65	—
Karlsruhe Hauptbhf. und Rangirbahnhof	3·54	—	Gustavsburg	3·58	2·13			
Mannheim B.B.	3·57	2·20	Mainz Hauptbhf.	3·61	2·14			
Neubansen b. Schaffhausen	3·01	—	Mainz Hafen	3·59	2·14	**Main-Neckar-Eisenbahn**		
Radolfzell	2·89	—	Mannheim (Dir.-Bez. Mainz)	3·57	2·20			
bei Rheinfelden	3·24	—	Mannheim-Neckarvorstadt	3·57	2·20	Darmstadt Hauptbhf. M.N.B.	3·55	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
938	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen und Kokes	Siehe untenstehende Tabelle		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif vom 1. Juli 1896 für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Die im Nachtrage VI vom 1. Jänner 1900 des vorbezeichneten Tarifes für Nürnberg Nordbahnhof und Nürnberg Nordosthahnhof enthaltener Anstossbeträge werden hiemit aufgehoben

Tabelle

Nach	Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn														Von Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn		
	Aussig	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Teplitz	Trebschitz	Türmitz	Ullersdorf	Aitkladno, Buschtêhrad, Duby, Kladno, Nenkladno	Carlsbad	Chodau
	Frachtsätze in Mark für 10.000 kg																
Behringersdorf	86·7	81·7	84·7	86·2	78·2	86·7	82·7	86·2	82·2	86·7	85·7	86·2	80·2	86·7	85·7	93·6	61·0	57·5
Nürnberg Nordbahnhof	88·7	83·2	86·7	88·7	81·2	88·7	84·2	88·2	83·7	88·7	88·2	88·2	82·2	88·7	87·7	96·6	64·0	60·5
Nürnberg Nordosthahnhof	87·7	82·2	85·7	87·7	80·2	87·7	83·2	87·2	82·7	87·7	87·2	87·2	81·2	87·7	86·7	95·6	63·0	59·5

Nach	Von Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn										Von Station d. Localbahn Swoleňowes-Smečna	Von Stationen der Oesterr. Staatsbahnen				
	Dassnitz	Davidsthal	Falkenau a. d. Eger	Kaaden-Brunnersdorf	Komotau	Königsberg-Maria-Kulm	Krupa	Neusattl	Řenč	Tuschnitz	Zieditz	Stiebichowitz-Vinařitz (Ilbuschiner Schacht)	Bilin	Brach	Brüx	Dux-Liptitz	Eisenberg
	Frachtsätze in Mark für 10.000 kg																
Behringersdorf	49·4	53·4	53·1	68·4	71·0	47·5	82·8	56·1	85·3	69·6	51·6	97·2	86·2	84·2	81·7	84·2	77·2
Nürnberg Nordbahnhof	52·4	56·4	56·1	71·4	74·0	50·5	85·8	59·1	88·3	72·6	54·6	100·2	88·2	85·2	83·2	85·2	80·2
Nürnberg Nordosthahnhof	51·4	55·4	55·1	70·4	73·0	49·5	84·8	58·1	87·3	71·6	53·6	99·2	87·2	84·2	82·2	84·2	79·2

Nach	Von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen																
	Kosten	Ladewitz	Littitz	Nürschan	Ober-Leutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Pilsen	Radnitz	Rokitzan	Staab	Stankau	Stupno-Bras	Teplitz-Waldthor	Třemoschna	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf	München hof (Station d. Localbahn Chodau-Neudeck)
	Frachtsätze in Mark für 10.000 kg																	
Behringersdorf	86·7	84·7	—	65·0	82·2	84·2	84·2	70·0	73·0	73·0	63·0	59·0	73·0	87·2	71·0	83·2	82·2	62·5
Nürnberg Nordbahnhof	87·7	86·7	—	68·0	83·2	85·2	86·2	73·0	76·0	76·0	66·0	62·0	76·0	88·2	74·0	86·2	83·2	65·5
Nürnberg Nordostbahnhof	86·7	85·7	—	68·0	82·2	84·2	84·2	73·0	76·0	76·0	66·0	62·0	76·0	87·2	74·0	85·2	82·2	64·5

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
939	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, welche für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmt sind oder von derselben zurückkehren	Siehe die nachstehende Tahelle		Hinsichtlich der Anwendung der nachstehenden Frachtsätze ist die Zusammenstellung der Begünstigungen für den Transport der für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmten Objecte aus Oesterreich-Ungarn und weiter, sowie aus Bosnien und der Hercegovina, bezw. umgekehrt, vom 15. September 1899 massgebend	vom 27. Februar 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze		Siehe die nachstehende Tabelle	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Im Kartirungswege		

A. Eilgut.

Nach Paris Donane	Nach Paris Reuilly	Von Paris Douane	Von Paris Reuilly
Francs Gold für 1000 Kilogramm			
von Wien I K.E.B. (Westbahnhof)		nach Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	
213·35	217·55	81·90	81·90
von Budapest { nyng. p. n. Jozsefváros dnnap. teher p. u.		nach Bndapest { nyng. p. n. Jozsefváros dunap. teher p. u.	
247·40	251·60	115·90	115·90

B. Frachtgut.

und	zwischen Wien I K.E.B. (Westbahnhof)			zwischen Bndapest { nyng. p. n. Jozsefváros dnnap. teher p. n.		
	Stückgut	bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens		Stückgut	bei Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens	
		5000	10.000		5000	10.000
		Kilogramm per Frachtbrief nnd Wagen			Kilogramm per Frachtbrief nnd Wagen	
	Francs Gold für 1000 Kilogramm					
Serie I: Knnstgegenstände ansser Gemälde in Rahmen.						
Paris Donane	130·60	120·60	116·45	144·90	132·90	128·75
Paris Renilly	133·75	123·75	119·60	148·05	136·05	131·90
Serie II: Gemälde in Rahmen.						
Paris Donane	140·20	115·85	107·85	163·40	128·15	120·10
Paris Renilly	143·35	119·00	111·00	166·55	131·30	123·25

Die Abfertigung ist anf Grnnd von dnrch das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorgesehenen Frachtbriefen zulässig nnd treten diesbezüglich speciell hinsichtlich der nebenhezeichneten Weltausstellungs-Sendungen in Abänderung der Ausführungsbestimmungen (§ 1) znm § 3 des Tariftheiles I, Abtheilnng A des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenhahnverbandes nachstehende Zusatzbestimmungen in Kraft:

1. Knnstgegenstände: wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, werden als Eil- oder Frachtgut zur Beförderung zugelassen. Dieselben müssen als solche im Frachtbriefe ansdrücklich hezeichnet werden.
2. Znm Zwecke der Entschädignngsherechnnng wird für derlei Artikel der gemeine Handelswerth, hezw. der gemeine Werth nicht höher als 150 Francs für 100 Kilogramm angenommen.
3. Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist nnzulässig.
4. Die Gegenstände mnssen in, in gntem Zustande befindliche feste Kisten verpackt und darin so hefestigt sein, dass sie sich nicht hewegen können.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
940	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, als Frachtgut, und zwar: a) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt, b) unverpackt oder nur in Strohmatten oder Leinwand verpackt	siehe nachstehende Tabelle		Die Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Eger umkartirt oder neu aufgegeben werden und von Eger bis Paris auf Grund des im Deutsch-Französischen Eisenbahnverbande (Verkehr via Elsass-Lothringen) bestehenden Tarif-Theiles III (Provisorischer Gütertarif für den Verkehr zwischen Le Hâvre, Paris etc. einerseits und verschiedenen Stationen der süddeutschen Bahnen andererseits), giltig vom 1. December 1885 abgefertigt werden. Die Frachtbriefe zu den betreffenden Sendungen müssen direct nach Paris lauten oder sind an eine Mittelsperson in Eger — behufs Vermittlung der Weiterbeförderung der Sendung — zu adressiren. In letzterem Falle haben die Frachtbriefe einen entsprechenden Vermerk zu enthalten, wie z. B.: „zur Weiterbeförderung nach Paris“	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze		Siehe die nachstehende Tabelle. Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der für die ganze Sendung bis zum und vom Schnittpunkte getrennt zu ermittelnden Theilfrachten	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirken ist	

Nach Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahnen, von	I. bis zum Schnittpunkte				II. vom Schnittpunkte	
	bei Frachtzahlung für					
	das wirkliche Gewicht, bezw. für mindestens 20 kg per Frachtbrief		mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen		mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	
	a	b	a	b	a	b
	Francs Gold für 1000 Kilogramm					
a) den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:						
Bisenz-Pisek	19·20	23·30	16·60	16·60	71·00	
Bistritz a. H.	14·70	15·90	14·70	15·90		
Holleschau	14·60	14·60	13·90	14·60		
Wšetin	16·35	20·60	12·50	12·50		
b) der Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:						
Nemotitz	24·10	28·20	21·50	21·50		

Fortlaufende Nummer	1	941	942	943
Die Publication erfolgt — von der	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4	Holz der Serie II laut des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Mineralische Kohlen etc. des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Sattledt | Mösel	Taxenbach	Smečna-Sternberg | Maria-Ratschitz | Deutsch-Kralupp
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen Empfangsstationen	Freilassing	sämmtlichen deutschen Tarifstationen der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bestimmungen des in der 10. Rubrik bezifferten Frachtsätze der Abtheilungen b und c gelten bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, derjenige der Abtheilung a bei Frachtzahlung für das Ladegewicht, mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif-Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Ausnahmetarif für die Beförderung mineralische Kohlen etc., Theil V, Heft 3, vom 1. Februar 1898 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Die directen Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 46 Cts. an die Frachtsätze für Salzburg transit | 114 Cts. an die Frachtsätze für Imst	Abtheilung a) | b) | c) — Frachtsätze in Mark für 100 kg: 0·36 | 0·39 | 0·39	die gleichen Frachtsätze wie für die Station Dubv | die um 2 Mark für 10.000 kg erhöhten Frachtsätze der Station Triebschitz | die gleichen Frachtsätze wie für die Station Tuschmitz
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			In den Kilometerzeiger, Schnitt-Tafel A (Seite 32 des Tarifes), ist die Station Deutsch-Kralupp im Schnittpunkt Nr. 1 mit 104, „ „ „ 2 „ 105, Station Maria Ratschitz „ „ „ 1 „ 140, „ „ „ 2 „ 141, Station Smečna-Sternberg „ „ „ 1 „ 191, „ „ „ 2 „ 192 Kilometer anfzunehmen
Besondere Bemerkungen	14	Die Station Mösel rangirt in die Reexpeditionsgruppe P, die Station Sattledt in die Reexpeditionsgruppe L		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
944	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Presshefe	Linz	Königgrätz Reichenberg Leitmeritz Reichenau i. B. Hohenelbe Friedland i. B. Anssig A.T.E. Teplitz Kaaden-Brunnersdorf Gablonz a/N.	Aufgabe als Eilgut. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 539 542 488 516 596 584 531 520 479 604		Im Kartirungswege		
945	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau, sowie der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	Frachtgüter der Classe I	Luditz	Karlbad C.B.	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 15. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Heller a) 127 b) 115	Heller 95 a) 90 b) 90	Heller 90 a) 37 b) 25	Im Kartirungswege		
			oder umgekehrt											
			Frachtgüter der Classe I	a) Buchan b) Bohentsch	Karlsbad C.B.									
			Frachtgüter der Classe II						a) 111 b) 100	a) 90 b) 90	a) 21 b) 10			
			oder umgekehrt											
946	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Steinsalz aus Pos. 8—7 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wieliczka	Hradek-Slawičin	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	250 Heller		Im Kartirungswege		
947	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Felle und Häute, rohe, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgeschlossen)	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	Paris Douane	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil V des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif für diverse Artikel) vom 1. Februar 1890	Francs Gold per 1000 kg			Im Kartirungswege		
					Paris La Villette				a) 94·10 b) 84·75	a) 80·80 b) 75·80	a) 13·30 b) 8·95			
					Paris Reuilly				a) 94·10 b) 84·75	a) 80·80 b) 75·80	a) 13·30 b) 8·95			
				oder umgekehrt					a) 94·70 b) 84·75	a) 81·50 b) 76·50	a) 13·20 b) 8·25			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
948	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes	a) Deutsch-Kralupp b) Smečna-Sternberg Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	den Bestimmungsstationen des in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif für den Kohlenverkehr Böhmen-Oesterreich mit Vorarlberg und Lindau, giltig vom 1. November 1891	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) die gleichen Frachtsätze wie für „Tuschnitz“; ad b) die gleichen Frachtsätze wie für „Duhy“		Im Kartirungswege		
949	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Bahnen	Weinsteinsäure	Wien I, K.E.B. (Westbahnhof) oder Wien II (K.F.J.B)	Frankfurt a. M. Hafen Gustavsborg transit Mainz (Hafen) und Kastel (Hafen) Ludwigshafen a. Rh. transit Mannheim transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Tarif vom 1. October 1886 für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich		Mark ad a) / b) 4·03 / 3·40 4·17 / 3·51 4·19 / 3·54 4·21 / 3·55 4·21 / 3·55		Im Kartirungswege		
950	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kupferdraht	Oderberg	Wien Nordbahnhof Wien Nordbahn-Donauufer-bahnhof transito Floridsdorf	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899		Heller a) / b) 270 / 253 273 / 256 265 / 249	Heller a) / b) 256 / 229 259 / 231 256 / 229	Heller a) / b) 14 / 24 14 / 25 9 / 20	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Anfnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
951		betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische	Semil	Liebenau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt den Parteien.	bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1900	Localgütertarif	26 Heller	15 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird nicht berechnet
952		betheiligten Bahnen	Kokes	Schwadowitz-Eipel	Rokycan	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Bestebt kein directer Frachtsatz		96 Kronen per 10.000 kg		Im Kartirungswege		
953		Kuttenberger Localbahn	Zucker aller Art (excl. Rohzucker)	Sedletz-Kuttenberg	Kuttenberg Stadt	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		114.—	110.—	4.—	Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Berechnung
										124.—	120.—	4.—		
954			Ziegel	Smific (B.C.B.)	Hořinoves	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif 9a	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefen, vorzulegen längstens bis Ende März 1901, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Baue einer Volksschule in Hořinoves bestimmt und an das Gemeindeamt in Hořinoves adressirt sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Heller

Böhmischen Commercialbahnen | **Oesterr. Nordwestbahn** | **Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** | **Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
955	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Üszög transit	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. und Wien-Matzleinsdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	10⁸ Heller		Im Kartirungswege	Das Anf- und Abladen hat die Partei auf ihre eigenen Kosten zu bewerkstelligen. Bei Inanspruchnahme dieses Frachtsatzes ist der Versender verpflichtet, die Sendungen bahnämtlich abwiegen zu lassen und für diese Leistung bei Abwage auf der Geleisebrückenwaage ein Waaggeld von 60 Hellern per Wagen, bei Abwage auf der Brückenwaage für Strassenfuhrwerke ein Waaggeld von 0·6 Heller per 100 kg zu entrichten. Bei Sendungen, welche von Üszög, bezw. von den Flügellinien Üszög-Bunya und Üszög-Bátoloz befördert werden, wird das Waaggeld, falls die ämtliche Abwage auf der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn bereits stattgefunden hat, nicht berechnet	
956	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche) aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Oberttheile)	S t a d t a n		Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	vom 5. März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehäfen-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898	P f e n n i g e			Im Kartirungswege		
				Altona					436	425	11			
				Bremen (Haupthahnhof, Freihezirk)					449	436	13			
				Brake (Oldenhurg)					473 *)	460 *)	13			
				Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandshahnhof, sowie Inlandshafen)										
				Geestemünde (Freihafen nnd Zollinlandshahnhof, sowie Fischereihafen)										
				Nordenham										
				Nordenham (Fischereihafen)										
				Hambnrg B. Wilhelmsbnrg					432	421	11			
				Hamhnrg-Sternschanze					434	423	11			
				Harburg H.					427	416	11			
				Harhurg U.E.					428	417	11			
				Lübeck					426	415	11			
				Pommerensdorf					352	314	38			
				Stettin					350	312	38			
				Swinemünde					383	345	38			
				Warnemünde					410	396	14			

*) Dieser Frachtsatz hat nur für den See-Einfnhrverkehr Giltigkeit; für den Locoverkehr erhöht sich derselbe

bei Brake (Oldbg.) nm 3 Pfge.
„ Bremerhaven „ 7 „
„ Geestemünde „ 7 „
„ Nordenham „ 12 „
} per 100 Kilogramm

Die Aenderungen müssen zur Neueinrichtung eines Elektricitätswerkes in Stadt ist bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden. Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff hat der für Stettin bestehende Verbandssatz auch für Swinemünde Giltigkeit

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
957	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kapselscherben der Pos. S—15 a der Güterclassification des inländischen Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898 als Frachtgut	Carlsbad (B.E.B.)	Aussig (A.T.E.)	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juli 1894	Heller			Im Kartirungswege		
				Chodau (B.E.B.)					71	65	6			
				Klösterle					49	42	7			
				Schlackenwerth (B.E.B.)					62	55	7			
			Schwerspath (natürlicher, schwefelsaurer Baryt) als Frachtgut	Schmiedeberg (B.E.B.)	via Komotau	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen			67	60	7				
958	**Buschtěhrader Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Hopfen in Ballen cylindrischer oder runder Form von weniger als 100 kg Gewicht per Ballen	Anscha (Station der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha) oder Auscha (A.T.E.)	Eger (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) für mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen ad b) „ 10.000 „ „ 2. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife	Heller ad a) 184 b) 114			Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Anscha (Station der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha)	Saaz (k.k.St.B.)				Es bestehen keine directen Frachtsätze	112 78				
				Auscha (A.T.E.)	Saaz (B.E.B.)					112 78				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
7	Nr. 128 vom 7. November 1899	2247	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	Frachtgüter der Classe I, II und A	Luditz	Karlsbad C.B. oder umgekehrt	15. April 1900 (sofern die betreffenden Frachtsätze nicht schon durch den am 1. Jänner 1900 für die Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau zur Einführung gebrachten neuen Tarif gegenstandslos geworden sind)	
		2248			Frachtgüter der Classe I, II, A und B und des Specialtarifes 1	Buchau Bohentsch	Karlsbad C.B. oder umgekehrt		
		2249			Zuckerrüben	Rakonitz Luditz Stiedra	Pladen transit		
		2250			Saturationsschlamm und Zuckerrübenschnitze	Pladen transit	Rakonitz Senomat Pschoblik Woratschen Jechnitz Luhenz Chiesch Luditz Stiedra		
		2251			Quarz und Spath	Luditz Theusing	Carlsbad B.E.B. trs. Karlsbad C.B.		
		2252			Mauer- und Dachziegel	Lubenz Chiesch Luditz Stiedra Theusing Jechnitz Rakonitz	Pladen transit und Petschau loco und transit		
		2253 und 2254			Porzellan, in Kisten verpackt	Buchau Bohentsch Lubenz	Pladen transit Rakonitz transit		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
61	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	687	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Kokes	den Kohlengruben, bezw. Kokesanstalten des Ostrau-Karwin-Dombrauer Revieres über die Ostrauer Montanbahn, dann von Mähr.-Ostrau und Hruschau	Wien E.W.A. transito	In der Spalte 13 der ursprünglichen Kundmachung soll es statt „Frachtbrief-Duplicate“ richtig heissen „Frachtbriefe“	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probennummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Akademiestrasse 3.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

I.

Gesetzentwurf

betreffend die

Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionspräliminars der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

A. Neu herzustellende Eisenbahnen.

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die nachstehenden, als normalspurige Locomotiveisenbahnen herzustellenden Eisenbahnlinien auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen, und zwar:

1. Die Tauernbahn (Schwarzach—Gastein—Böckstein — Mallnitz — Obervellach — Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau);

2. die Karawanken- und Wocheinerbahn mit einer Abzweigung nach Villach und directer Fortsetzung bis Triest (Klagenfurt, respective Villach—Assling—Veldes — Wocheiner-Feistritz — S. Lucia — Canale — Görz — Reifenberg—S. Daniel—Opcina—Triest—St. Andrae);

3. eine Eisenbahn von Lemberg über Sambor, Staremiasto und Turka bis zur galizisch-ungarischen Grenze im Uzsokpasse in der Richtung gegen Nagy-Berezna;

4. die Pyhrnbahn (Klaus — Windisch-Garsten — Spital am Pyhrn—Selzthal);

5. eine Eisenbahn von Rakonitz über Opočna zum Anschlusse an die Localbahn Postelberg-Laun, eventuell in Laun;

6. die erste Theilstrecke der Wechselbahn Hartberg-Aspang von Hartberg bis Friedberg.

Artikel II.

Die im Artikel I, ZZ. 1 bis 6, angeführten Eisenbahnen sind als Hauptbahnen, und zwar jene in Z. 1 bis 3 als Hauptbahnen ersten Ranges, jene in Z. 4 bis 6 als solche zweiten Ranges herzustellen.

Die im Artikel I, ZZ. 5 und 6 bezeichneten Eisenbahnen sind nur dann auf Staatskosten auszuführen, wenn es nicht gelingen sollte, diese Bahnbauten im Wege der Concessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie sicherzustellen, worüber gegebenen Falls ein besonderes Gesetz bestimmen wird.

Artikel III.

Die Regierung wird angewiesen, dahin zu wirken, dass seitens der betheiligten Königreiche und Länder, autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen noch vor Inangriffnahme der betreffenden Bauarbeiten zugesichert werden.

Artikel IV.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen ist ehethunlichst zu beginnen und womöglich derart durchzuführen, dass die Eisenbahnen Rakonitz—Laun (Artikel I, Z. 5) und Hartberg—Friedberg (Artikel I, Z. 6) im Jahre 1901, die Theilstrecke Schwarzach—Gastein der Tauernbahn (Artikel I, Z. 1), dann die Eisenbahn Lemberg—Sambor—ungarische Grenze (Artikel I, Z. 3) und die Pyhrnbahn (Artikel I, Z. 4) im Jahre 1903, die Eisenbahn Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest (Artikel I, Z. 2) im Jahre 1904 und die restliche Strecke der Tauernbahn im Jahre 1907 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann.

Artikel V.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

In Betreff des Anschlusses der nach Artikel I, Z. 3, herzustellenden Eisenbahn von Lemberg über Sambor zum Uzsokpasse an der Grenze ist mit der kgl. ungarischen Regierung ein Uebereinkommen zu treffen, und wird die Regierung ermächtigt, in gleicher Weise auch die damit in Zusammenhang stehenden Betriebs- und Verkehrsfragen einverständlich zu regeln.

Artikel VI.

Behufs Verbindung der durch die Südbahnstrecke Möllbrücken, eventuell Spittal—Villach getrennten Linien des Staatsbahnnetzes ist mit der Südbahn-Gesellschaft in Gemässheit der Bestimmungen im Punkte V des zwischen der Staatsverwaltung und der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens vom 9. Mai 1898 eine Vereinbarung zu treffen, durch welche der Staatsverwaltung das Recht eingeräumt wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Bahngeld) entweder ganze Züge der Staatsbahnen mit eigener Zugkraft über die obengenannte mitbenützte Strecke der Südbahn zu befördern oder über dieselbe einzelne Wagen für Rechnung des Staatsbetriebes befördern zu lassen.

Artikel VII.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahnen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Beschaffung der im Artikel III vorgesehenen Beitragsleistungen, dann zum Zwecke des Baues und der Instruirung der bezeichneten Bahnlinien, sowie von der bei den Grundeinlösungen und Grundabtretungen auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Desgleichen geniessen die nach Artikel VI mit der Südbahn-Gesellschaft zu treffenden Vereinbarungen hinsichtlich der Mitbenützung der Südbahnstrecke von Möllbrücken oder Spittal bis Villach die Stempel- und Gebührenbefreiung.

B. Bau- und Investitionspräliminar der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis inclusive 1904.

Artikel VIII.

Das beiliegende Präliminar, betreffend Ausgaben im Gesammtbetrage von K 429,002.000, welche sich in der Zeit bis Ende 1904 für die nach Artikel I auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen, ferner für die Vollendung der auf Grund gesetzlicher Ermächtigung bereits in Ausführung begriffenen Staatsbahnen, dann behufs Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für den Bau von Privatbahnen, endlich für die Durchführung von Investitionen im Staatsbetriebe ergeben, wird genehmigt.

Die in den dem Jahre 1904 nachfolgenden Jahren für die im Artikel I, ZZ. 1 und 2, bezeichneten Eisenbahnen erwachsenden Erfordernisse sind seinerzeit im verfassungsmässigen Wege anzusprechen.

Die in Postnummer 11 dieses Präliminars vorgesehenen Credite für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen dürfen jedoch nur auf Grund der bereits ertheilten oder späterhin zu erwirkenden besonderen verfassungsmässigen Ermächtigung, eventuell in Gemässheit der Bestimmungen in den Artikeln IX und X des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung verwendet werden.

Artikel IX.

Zur Bedeckung des in der Beilage festgesetzten Erfordernisses im Maximalbetrage von K 429,002.000, nach Abzug der zu erzielenden Einnahmen, ferner behufs Refundirung der auf Rechnung der Investitionspräliminarien der Jahre 1898 und 1899 vorschussweise aus Cassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernisse des Eisenbahnministeriums im Nettobetrage von K 88,052.280 können in Ausführung des Gesetzes vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, Obligationen der mit demselben geschaffenen Investitionsschuld in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher zur Beschaffung der vorgenannten Summe in Baarem erforderlich ist.

Der Finanzminister ist jedoch ermächtigt, an Stelle dieser Obligationen solche der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente auszugeben.

Demgemäss sind Obligationen im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Artikel X.

Die im beiliegenden Bau- und Investitionspräliminare für die einzelnen Jahre bewilligten Credite können bis 31. December des jeweilig nächstfolgenden Jahres verwendet werden.

Die auf Rechnung dieser Credite bestrittenen Ausgaben, sowie die zu erzielenden Einnahmen sind in der Staatsrechnung, gesondert von der Etatgebahrung, zum Ausdrucke zu bringen.

C. Schlussbestimmung.

Artikel XI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

II.
Bau- und Investitionspräliminare.

Postnummer	Benennung	Theil-erforderniss pro 1900	Erforderniss pro 1901	1902	1903	1904	Gesammterforderniss 1900—1904 einzeln	zusammen
		Kronen						
	Staatseisenbahnbau.							
1	Tauernbahn:							
	a) Schwarzach—Gastein	100.000	400.000	4,000.000	5,000.000	2,500.000	12,000.000	
	b) Gastein—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau, Projectskosten und Vorarbeiten	200.000	200.000	.	.	1,000.000	1,400.000	
		300.000	600.000	4,000.000	5,000.000	3,500.000	13,400.000	
2	Klagenfurt (Villach) —Görz—Triest	800.000	4,600.000	15,800.000	37,600.000	44,800.000	103,600.000	
3	Lemberg—Sambor—ungarische Grenze	.	13,266.000	13,260.000	4,576.000	1,218.000	32,320.000	
4	Pyhrnbahn	.	2,800.000	4,000.000	4,000.000	1,000.000	11,800.000	
5	Rakonitz—Laun	300.000	6,600.000	1,100.000	.	.	8,000.000	
6	Hartberg—Friedberg	200.000	2,000.000	1,840.000	.	.	4,040.000	
7	Spalato—Arzano	.	4,200.000	3,720.000	2,180.000	760.000	10,860.000	
8	Gravosa—Bocche di Cattaro	.	2,600.000	472.000	.	.	3,072.000	
9	Przeworsk—Rozwadów	.	814.000	.	.	.	814.000	
10	Frendenthal—Klein-Mohrau	.	156.000	.	.	.	156.000	
	Summe (Post 1—10)	1,600.000	37,636.000	44,192.000	53,356.000	51,278.000	188,062.000	188,062.000
11	**Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen**	.	1,800.000	1,800.000	1,800.000	1,800.000	7,200.000	7,200.000
	Staatsbahnbetrieb.							
12	Bau zweiter, beziehungsweise dritter und vierter Geleise	.	11,512.000	11,512.000	11,512.000	11,512.000	46,048.000	
13	Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres	.	2,582.000	2,578.000	2,578.000	2,578.000	10,316.000	
14	Erweiterung von Stationen	.	19,554.000	19,554.000	19,554.000	19,552.000	78,214.000	
15	Ergänzungsanlagen am Unterbau	.	2,632.000	2,632.000	2,636.000	2,636.000	10,536.000	
16	Ergänzungsanlagen am Oberbau	.	2,408.000	2,408.000	2,410.000	2,408.000	9,634.000	
17	Ergänzungsanlagen am Hochbau	.	2,078.000	2,078.000	2,078.000	2,078.000	8,312.000	
18	Elektrische Anlagen	.	620.000	460.000	460.000	460.000	2,000.000	
19	Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werkstätten und Heizhäusern	.	1,550.000	1,550.000	1,550.000	1,550.000	6,200.000	
20	Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der k. k. Staatsbahnen	.	15,620.000	15,620.000	15,620.000	15,620.000	62,480.000	
	Summe (Post 12—20)	.	58,556.000	58,392.000	58,398.000	58,394.000	233,740.000	233,740.000
	Summe (Post 1—20)	1,600.000	97,992.000	104,384.000	113,554.000	111,472.000	.	429,002.000

III.

Begründung

zu dem

Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionspräliminars der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904.

I. Allgemeine Darlegung des Inhaltes und der Ziele des Gesetzentwurfes.

Die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, sowie die Entwicklung des Verkehrswesens in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern hat während der letzten Jahre infolge der obwaltenden innerpolitischen Verhältnisse eine ziemlich einseitige Richtung genommen.

Angesichts der Unmöglichkeit, grosse verkehrspolitische Fragen auf normalem verfassungsmässigen Wege zur Lösung zu bringen, musste die Thätigkeit der öffentlichen Gewalten sich auf die weitere technische und commercielle Vorbereitung der in Betracht kommenden schwierigen Bahnprojecte und im Uebrigen nahezu ausschliesslich auf die Förderung der Bahnen niederer Ordnung beschränken.

Auf letzterem Gebiete sind denn auch — dank der bereitwilligen Mitwirkung der betheiligten Königreiche und Länder, sowie der besonderen Förderung, welche diese Bestrebungen in beiden hohen Häusern des Reichsrathes gefunden haben — in der That ansehnliche Erfolge erzielt worden, und ist es auf diesem Wege gelungen, auch einige, vom gesammtstaatlichen Standpunkte wichtige Bahnbauten, wie die Verbindungslinie Przeworsk—Rozwadów, die Süddalmatiner Bahnen etc., sicherzustellen. Dagegen musste unter den obwaltenden, jeder grösseren Action äusserst ungünstigen Umständen seitens der Staatsverwaltung jeder Versuch zurückgestellt werden, die grossen Probleme der Ergänzung des Hauptbahnnetzes namentlich in den Alpenländern aufzurollen, obwohl denselben, wie allgemein anerkannt wird, eine hervorragende Bedeutung und besondere Dringlichkeit beizulegen ist.

Nachdem inzwischen durch Regierungsorgane die erforderlichen technischen und commerciellen Studien über die in Betracht kommenden grossen Eisenbahnprojecte in eingehendster Weise und mit grösster Sorgfalt und Genauigkeit durchgeführt und soweit zu einem vorläufigen Abschlusse gebracht worden sind, dass die endgiltige meritorische Entscheidung über die zur Ausführung zu bringenden Bahnprojecte ohne Bedenken getroffen werden kann, erachtet die Regierung den Zeitpunkt für gekommen, um nunmehr mit positiven Anträgen an das hohe Haus heranzutreten. Es handelt sich hier vor Allem um schwierige und kostspielige Bahnbauten, die nur der Staat selbst ausführen kann und für welche die bedeutenden Geldmittel nicht durch das laufende Budget, sondern nur durch umfassende Inanspruchnahme des Staatscredites aufgebracht werden können.

In dem vorliegenden Gesetzentwurfe wird sohin vor Allem die Sicherstellung der in Artikel I, ZZ. 1 bis 6, angeführten, auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnlinien beantragt, und zwar der Tauernbahn, der Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie, der Eisenbahn Lemberg-Sambor-Grenze, der Pyhrnbahn, der Eisenbahnverbindung Rakonitz-Laun (Postelberg) und der Theilstrecke Hartberg—Friedberg der Wechselbahn Hartberg-Aspang, bezüglich welcher Bahnprojecte auf die im Nachstehenden, sowie in dem beiliegenden technisch-commerciellen Berichte über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest enthaltenen eingehenden Erläuterungen hingewiesen wird.

Unter den hienach sicherzustellenden Bahnen ist unstreitig den im Artikel I, ZZ. 1 und 2, bezeichneten Linien sowohl wegen der bei ihrer Ausführung zu bewältigenden ausserordentlichen technischen Schwierigkeiten und des hiedurch bedingten beträchtlichen Kostenaufwandes (K 182,000.000), als auch insbesondere wegen ihrer hervorragenden verkehrspolitischen Bedeutung die grösste Wichtigkeit beizulegen. Diese Linien (Tauernbahn, Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie) sind, wie in den technischen Erläuterungen in der Beilage ausführlich dargelegt wird, nach dem Erachten der Regierung unter den mehrfachen, ursprünglich in Erwägung gezogenen Alternativprojecten derzeit allein als bauwürdig und überhaupt ausführbar anzusehen und stellen in ihrem Zusammenhange die sogenannte zweite Eisenbahnverbindung mit Triest dar, welche seit geraumer Zeit den Gegenstand der lebhaftesten Discussion in den betheiligten Interessentenkreisen, sowie auch wiederholter parlamentarischer Behandlung gebildet hat und nicht nur im Interesse des Handels und Verkehres von Triest, des wichtigsten See- und Hafenplatzes der Monarchie, sondern auch in jenem der betheiligten Alpenländer, der innerösterreichischen Gebiete und des Königreiches Böhmen seit Jahren sehnlichst gewünscht und mit allem Nachdrucke angestrebt wird.

Im weiteren Sinne kann die übrigens auch erheblichen localen Interessen dienende Pyhrnbahn (Klaus-Windischgarsten-Selzthal) als eine gleichfalls dringend erwünschte Ergänzung der vorgenannten zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest angesehen werden.

Wichtigen gesammtstaatlichen Rücksichten nebst der Förderung der wirthschaftlichen Entwicklung der unmittelbar berührten Landestheile soll die projectirte Eisenbahn Lemberg-Sambor-Grenze dienen, welche bereits den Gegenstand einer — nicht zur Beschlussfassung gediehenen — Regierungsvorlage gebildet hat. (Beilage Nr. 153 zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XIV. Session.)

Die Projectslinie Rakonitz—Laun (Postelberg) entspricht in gleichem Masse den Verkehrsbedürfnissen der nordböhmischen Staatsbahnlinien als unerlässliche, dringend benöthigte Hilfs- und Ablenkungsroute derselben, wie den wiederholt kundgegebenen Wünschen der berührten Landestheile.

Die Eisenbahn Hartberg-Friedberg endlich erscheint insbesondere als erste Theilstrecke der von den Interessenten Niederösterreichs und der östlichen Steiermark gleichfalls dringendst angestrebten, derzeit aber noch nicht realisirbaren Eisenbahnverbindung Hartberg - Aspang (Wechselbahn) von grösserer, über die localen Verkehrsaufgaben weit hinausreichender Tragweite.

Die Sicherstellung so bedeutender und einen so erheblichen Kostenaufwand erfordernder Staatsbahnbauten hat nach dem Ermessen der Regierung die Festsetzung eines zweckmässigen Bauprogrammes und die Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel für die sachgemässe Vorbereitung, Inangriffnahme und Durchführung der Bahnbauten zur nothwendigen Voraussetzung, und ergibt sich unter Berücksichtigung der allerdings nur in Anhoffung besonders günstiger Umstände in Aussicht genommenen Vollendungstermine für die wichtigste, hier in Betracht zu ziehende Bahnlinie, das ist für die Eisenbahnverbindung von Klagenfurt und Villach über Görz nach Triest, der Zeitraum bis Ende des Jahres 1904 als jener, innerhalb dessen für die zur Durchführung des gesetzlich festzustellenden Bauprogrammes erforderliche Creditbewilligung und Geldbeschaffung unbedingt vorgesorgt werden muss.

Die Regierung erachtet es aber als zweckmässig und geradezu als unerlässlich, das hieraus sich ergebende Bau- und Finanzprogramm für die in Gemässheit der gegenwärtigen Regierungsvorlage neu herzustellenden Staatsbahnlinien sofort zu einem abschliessenden Bau- und Investitionsprogramme der Staatseisenbahnverwaltung für den angegebenen Zeitraum bis Ende 1904 auszugestalten. Hiebei war insbesondere die Erwägung massgebend, dass vom Standpunkte einer geordneten Staatseisenbahnverwaltung ein so erheblicher Kostenaufwand für neue Staatsbahnlinien, wie solcher nach dem aufgestellten Programme sich ergibt, überhaupt nur dann zulässig erscheint, wenn zugleich auch für die Bestreitung des Investitionserfordernisses auf den bestehenden Staatsbahnen ausreichend vorgesorgt wird.

In dieser Hinsicht ist überdies auch wohl nicht zu verkennen, dass grössere Investitionen und bauliche Anlagen auf

bestehenden Staatsbahnen, wie insbesondere die aus Sicherheits- und Verkehrsrücksichten unerlässliche und besonders dringliche Anlage zweiter, dritter und vierter Geleise auf einzelnen Bahnstrecken, die Ausführung umfangreicher Stationserweiterungen und successive durchzuführender Ergänzungsanlagen, Sicherheitsvorkehrungen etc. ihrem Wesen und ihrer finanziellen Bedeutung nach kaum anders zu behandeln sind wie neue Eisenbahnbauten, und gleich der unausgesetzt im Auge zu behaltenden stetigen Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen die Festsetzung eines bestimmten rationellen und zielbewussten Durchführungsprogrammes ebenso dringend erheischen wie Neubauten.

Für die Aufstellung eines derartigen Bau- und Investitionsprogrammes für die Zeit bis Ende 1904 kommen ausser den auf eben diese Zeitperiode entfallenden, mit K 173,160.000 ermittelten Theilerfordernissen der mit dem Gesammtbetrage von K 244,240.000 veranschlagten Kosten der neu herzustellenden Staatsbahnlinien die restlichen Erfordernisse per K 14,902.000 der auf Grund von Specialgesetzen bereits in Angriff genommenen, zum Theil bereits vollendeten Staatsbahnbauten, dann der präliminirte Betrag von K 7,200.000 für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für Privatbahnen und das in Folgendem eingehend darzulegende Erforderniss per K 233,740.000 für Investitionen im Staatsbetriebe in Betracht, woraus sich im Ganzen für den obigen Zeitraum ein Bau- und Investitionserforderniss von K 429,002.000 ergibt.

Die vorangeführten Pauschalbeträge für Localbahnsubventionen sind nur der Vollständigkeit wegen und mit Rücksicht auf die beantragte Creditbewilligung in das Bau- und Investitionsprogramm und Präliminar aufgenommen, wobei für die thatsächliche Verwendung die besondere verfassungsmässige Genehmigung auf Grund bereits erflossener oder erst zu erwirkender Gesetze vorbehalten bleibt.

Bei diesem Anlasse ist übrigens darauf hinzuweisen, dass im Hinblicke auf die sehr erheblichen finanziellen Lasten, welche dem Staatsschatze infolge der bisher bereits für Localbahnen gewährten Begünstigungen und auf Grund der gegenwärtigen Vorlage erwachsen werden, die thunlichste Zurückhaltung in Bezug auf die finanzielle Unterstützung von Localbahnprojecten durch den Staat umsomehr am Platze sein wird, als ein solches vorsichtiges und zurückhaltendes Vorgehen der Regierung allem Anscheine nach auch den Intentionen der Vertretungen der zur Mitwirkung an der Förderung des Localbahnwesens berufenen Königreiche und Länder entspricht.

Die Anforderungen der Regierung in Bezug auf das Investitionspräliminar der mehrgedachten Zeitperiode sind mässig und auf das seitens der Staatseisenbahnverwaltung eingehend mit grosser Sorgfalt ermittelte, unbedingt nothwendige Erforderniss beschränkt, und sind grössere Ausgaben überhaupt nur in Bezug auf die beschleunigte Herstellung zweiter, dritter und vierter Geleise in einzelnen Bahnstrecken, dann auf Stationserweiterungen grösseren Umfanges und auf die programmmässige Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen vorgesehen.

Mit der Feststellung des mehrerwähnten Bau- und Investitionsprogrammes soll nach den Anträgen der Regierung zugleich die erforderliche Creditbewilligung für die einzelnen Jahre bis Ende 1904 und zugleich die Ermächtigung zur Geldbeschaffung durch Anlehensaufnahme nach Analogie der einschlägigen Anordnungen in den bisherigen Finanzgesetzen und Investitionspräliminarien verbunden werden, wobei zugleich behufs thunlichster Stärkung der Cassenbestände die Refundirung der zu Lasten der Investitionspräliminarien per 1898 und 1899 bestrittenen Investitionsauslagen des Eisenbahnministeriums im Nettobetrage von K 88,052.280 beantragt wird.

Die sehr erheblichen Vortheile, welche von der Festsetzung des beantragten mehrjährigen Bau- und Investitionsprogrammes für die siehere und planmässige Durchführung der als nothwendig erkannten Bauten und Investitionen, für die richtige Arbeitsdisposition und selbst in bauökonomischer und finanzieller Beziehung voraussichtlich erwachsen werden, bedürfen wohl keines näheren Nachweises.

Durch die angesprochene Creditbewilligung und Geldbeschaffung für die Zeit bis Ende 1904 aber würde nach Ansehauung der Regierung die Durchführung des einmal als richtig anerkannten Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung gesichert und die mit der wiederholten Behandlung zum Theil derselben Angelegenheiten und Fragen verbundene, mühevolle und zeitraubende Arbeit erspart werden können.

Von der Genehmigung und gesieherten Durchführung des vorliegenden umfangreichen Bau- und Investitionsprogrammes erhofft schliesslich die Regierung, abgesehen von den hiedurch unmittelbar zu erreiehenden verkehrspolitischen Vortheilen, welche die Sicherstellung neuer wichtiger Bahnprojecte und die Ausgestaltung des bestehenden Staatsbahnnetzes für die nächst betheiligten und ferneren Interessentenkreise zweifellos mit sich bringen wird, überdies noch einen kräftigen Impuls zur allgemeinen Entwicklung unserer wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnisse, welche nach der bestimmten Ueberzeugung der Regierung von der eingeleiteten Belebung der Eisenbahnbauthätigkeit und deren förderndem Einflusse auf die mit derselben in engem Zusammenhange stehenden Industrien, Gewerbe und sonstigen Productionszweige ausgehen wird.

Auf Grund der vorstehenden allgemeinen Darlegungen soll nunmehr die eingehende Erörterung der einzelnen, im vorliegenden Gesetzentwurfe niedergelegten Anträge folgen.

II. Neu herzustellende Eisenbahnen.

a) Tauernbahn, Karawankenbahn, Wocheinerbahn mit directer Fortsetzung nach Triest (Artikel I, ZZ. 1 und 2).

(Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.)

Ausgangspunkt.

Seit mehr als einem Menschenalter beschäftigt die Frage nach Verbesserung des Schienenweges, der das österreichische Binnenlandgebiet mit der heimischen Seeküste und dem Hauptseehafen der Monarchie, dem grossen Handelsplatze Triest verbindet, nicht minder die technischen als die industriellen und Handelskreise der diesseitigen Reichshälfte.

Unter dem lebhaften Eindrucke des zielbewussten Vorgehens Ungarns und der auswärtigen Nachbarstaaten, welche das Aufblühen ihrer Seehäfen mit allen zweckdienlichen Mitteln, wie namentlich durch neue Bahnverbindungen, erfolgreich zu fördern verstanden haben, ist auch in Oesterreich die Ueberzeugung schon seit geraumer Zeit zum Durchbruche gelangt, dass gleiche Vorsorgen für Triest, welcher Platz infolge vielfacher Ungunst der Verhältnisse in seiner Entwicklung merklich zurückgeblieben ist, vom Standpunkte der handelspolitischen und staatswirthschaftlichen Interessen des Reiches, wie von jenem einer umfassenden Verkehrspolitik ein unabweisbares Postulat bildet, dessen Erfüllung ohne Rücksicht auf die damit verbundenen finanziellen Opfer für den Staatsschatz nicht länger aufgeschoben bleiben darf.

Bedeutung des Seehandels.

Ohne hier in eine weitere Darlegung der volkswirthschaftlichen Seite des Gegenstandes einzugehen, darf wohl daran erinnert werden, welche Bedeutung dem erleichterten Zugange zum Meere, zumal aber der hiedurch geförderten, von eigenen Handelshäfen vermittelten Theilnahme an dem grossen, nahezu alle Völker der Erde umspannenden Seeschiffahrtsverkehre zukommt.

Seehandel unter nationaler Flagge ist ein handelspolitischer Machtfactor ersten Ranges. Er schliesst zugleich eine nicht zu unterschätzende Erwerbsquelle für die auf den Seemannsberuf angewiesene Küstenbevölkerung in sich und kommt den zahlreichen, vielfach binnenländischen Industrien zugute, die an dem Schiffsbaue und der Schiffsausrüstung betheiligt sind.

Darin aber gipfelt die Bedeutung des Seehandels für die heimische productive Arbeit, dass das freie Meer die einzige, etwaigen bahntarifarischen Sperrmassregeln benachbarter Staaten entrückte Welthandelsstrasse von unbegrenzter Leistungsfähigkeit ist, die selbst in Kriegszeiten dem friedlichen Handelsverkehre der neutralen Nationen unter völkerrechtlichem Schutze offen steht.

Bisherige Vorsorgen für Triest.

In voller Würdigung dieser volkswirthschaftlichen und handelspolitischen Rücksichten ist in den letzten Jahren eine Reihe von Massnahmen getroffen worden, welche — wie der Ausbau des neuen Hafens, die Errichtung und staatliche Uebernahme der Lagerhäuser, die Reconstruction des Oesterreichischen Lloyd mit staatlicher Hilfeleistung, die Reform der Hafengebühren und der Güterbestättertaxe u. A. m. — übereinstimmend den Zweck verfolgen, Triest in dem scharfen Concurrenzkampfe gegenüber den rivalisirenden Nachbarhäfen zu stützen und zu heben.

Einen neuerlichen Beweis ihrer Fursorge für Triest hat die Regierung durch die in der 17. Sitzung der gegenwärtigen Session des hohen Hauses am 22. November 1899 erfolgte Einbringung der Regierungsvorlage, betreffend die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest (Beilage 335 zu den stenogr. Protokollen, XVI. Session 1899), gegeben.

Verbesserung der Bahnverbindung.

Unbeschadet des im Ganzen nicht ungünstigen Erfolges der bereits getroffenen Vorsorgen für die Lage des Triester Platzes, auf welche im Verlaufe dieser Ausführungen noch zurückzukommen sein wird, harrt dagegen das Problem der Verbesserung der Eisenbahnverbindung unseres Hauptseehafens mit dem Binnenlande zumeist infolge der hiebei schwer ins Gewicht fallenden finanziellen Momente noch immer seiner Lösung, trotzdem im hohen Abgeordnetenhause und seitens der einzelnen Landesvertretungen die Bedeutung dieser Frage niemals verkannt worden ist.

Bereits mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 7. Februar 1868 wurden die Adressen des Triester Stadtrathes und des Landtages von Görz und Gradiska dahin beschieden, dass eine directe Verbindung der Punkte Klagenfurt und Villach mit Triest nothwendig erscheine.

Wiederholte Behandlung der Triester Bahnfrage im Abgeordnetenhause.

Auch wurde schon in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 10. Juni 1868 anlässlich der Berathung über einschlägige Petitionen, wie insbesondere der Landesausschüsse von Triest und Görz um schleunige Herstellung einer selbstständigen Bahnverbindung zwischen Villach, Görz und Triest, an die Regierung die Aufforderung gerichtet, „so bald als möglich eine Gesetzesvorlage einzubringen, durch welche die Weiterführung der in Villach zusammentreffenden Bahnlinien nach Ober-Italien und an das Adriatische Meer in jenen Richtungen zustande gebracht werden sollte, welche den Interessen der Industrie und des Handels in Oesterreich am meisten entsprechen."

Infolge der vorangeführten Resolution wurde in der im Jahre 1869 im hohen Hause eingebrachten, mit Rücksicht auf den bevorstehenden Sessionsschluss aber zurückgezogenen Regierungsvorlage betreffend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, auch die „Verbindung der in Villach zusammentreffenden Bahnlinien mit dem Meere" aufgenommen.

Ferner wurde in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 3. März 1870 eine Regierungsvorlage zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht, welche die Herstellung einer Eisenbahn von Tarvis über den Predil nach Görz auf Staatskosten zum Gegenstand hatte. Diese Regierungsvorlage (Nr. LXII der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, V. Session) wurde auch vom Eisenbahnausschusse zufolge seines Berichtes vom 31. März 1870 (Nr. CXX der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, V. Session) mit der Modification, dass die zu erbauende Eisenbahn bis Triest fortgeführt werden solle, zur Annahme empfohlen, gelangte jedoch wegen des bald nachher eingetretenen Sessionsschlusses nicht mehr zur Berathung im Plenum des hohen Abgeordnetenhauses.

Aus dem gleichen Grunde wurde die in der Sitzuug vom 22. März 1872 eingebrachte neuerliche Regierungsvorlage wegen Ausführung der Predilbahn durch den Staat (Nr. 134 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, VII. Session) gegenstandslos, bevor noch die Vorberathung durch den zu diesem Zwecke eingesetzten Sonderausschuss zum Abschlusse gelangt war.

Anlässlich der Beschlussfassung über den Entwurf des im Reichsgesetzblatte unter Nr. 84 kundgemachten Gesetzes vom 19. Mai 1874, betreffend die theilweise Abänderung der mit der Südbahngesellschaft bezüglich des Triester Hafenbaues getroffenen Vereinbarungen, hat das hohe Abgeordnetenhaus in seiner Sitzung vom 6. Mai 1874 die Regierung neuerlich aufgefordert, „mit thunlichster Beschleunigung eine Vorlage über den auf inländischem Gebiete auszuführenden Ausbau der Kronprinz Rudolf-Bahn in Triest einzubringen."

Dieser Resolution entsprechend wurde die Herstellung der Predilbahn von Tarvis nach Görz mit dem seitens der Regierung in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 5. November 1875 eingebrachten umfassenden Gesetzentwurfe, betreffend den Bau neuer Eisenbahnlinien auf Staatskosten (Nr. 403 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, VIII. Session) zum dritten Male in Antrag gebracht. Nachdem jedoch der Eisenbahnausschuss in seinem Berichte vom 24. Februar 1876 (Nr. 552 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, VIII Session) sich gegen den Ausbau der Predilbahn ausgesprochen hatte, sah sich die Regierung im November 1876 veranlasst, ihre Vorlage, soweit sie sich auf die genannte Bahn bezog, zurückzuziehen.

Erst die Berathung des Gesetzentwurfes, welcher dem im Reichsgesetzblatte unter Nr. 103 publicirten Gesetze vom 1. Juni 1883, betreffend die Herstellung einer Abzweigung der Istrianer Staatsbahn von Herpelje nach Triest, zugrunde liegt, bot dem hohen Abgeordnetenhause neuerlich Gelegenheit, mittelst einer in der Sitzung vom 7. Mai 1883 zum Beschlusse erhobenen Resolution an die Regierung die Aufforderung zu richten, „behufs endgiltiger Lösung der Frage, in welcher Weise die selbstständige Verbindung Triests mit der Kronprinz Rudolf-Bahn zu bewerkstelligen wäre, die etwa noch nötigen Studien sofort vorzunehmen und auf Grund der gewonnenen Resultate entsprechende Gesetzesvorlagen dem Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung thunlichst bald vorzulegen."

In Uebereinstimmung hiemit hat auch der Eisenbahnausschuss laut seines Berichtes vom 28. Februar 1885 (Nr. 1118 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, IX. Session), welcher allerdings infolge des bald darauf eingetretenen Ablaufes der Reichsrathssession nicht zur Plenarberathung gelangt ist, den Antrag gestellt, sämmtliche Petitionen, welche die directe Eisenbahnverbindung von Triest mit der Kronprinz Rudolf-Bahn dann die Herstellung eines weiteren Anschlusses derselben über die Tauern an die Gisela-Bahn betreffen, der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der Aufforderung abzutreten, in möglichst naher Zukunft Gesetzesvorlagen einzubringen, welche auf Grund der Resultate der bisher vorgenommenen und der etwa noch nöthig werdenden Studien zur Wahrung der volkswirthschaftlichen Interessen der diesseitigen Reichshälfte und insbesondere zur Hebung des Handelsemporiums Triest als die geeignetsten erkannt werden.

Im gleichen Sinne wurde ferner seitens des Eisenbahnausschusses mittelst Berichtes vom 9. Juni 1886 (Nr. 223 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, X. Session) beantragt, alle auf die directe Eisenbahnverbindung von Triest mit dem Inlande durch die Kronprinz Rudolf-Bahn in deren weiterem Anschlusse an die Gisela-Bahn abzielenden Petitionen der Regierung zur eingehendsten Würdigung abzutreten mit der dringenden Aufforderung, „hezüglich der für die Herstellung einer neuen Bahnverbindung mit Triest vorgeschlagenen Projecte eingehende Studien vorzunehmen, sie betreffs ihrer Kosten und Nothwendigkeit und voraussichtlichen Rentabilität, wie nicht minder in Bezug auf die Vortheile, die sie dem allgemeinen Interesse der diesseitigen Reichshälfte und insbesondere zur Hebung des Seehandelsemporiums Triest zu bieten imstande sind, unter einander in Vergleich zu bringen und hierüber dem Reichsrathe mit thunlichster Beschleunigung die geeigneten Vorlagen zu machen."

Dieser Antrag des Eisenbahnausschusses wurde sohin in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 20. October 1887 unverändert angenommen.

Bezüglich der weiterhin eingelangten, den Ausbau einer directen Staatseisenbahnverbindung der Stadt Triest mit der Kronprinz Rudolf-Bahn und die Herstellung eines Anschlusses der letzteren an die Gisela-Bahn betreffenden Petitionen wurde vom Eisenbahnausschusse unter dem 19. Februar 1890 der Beschluss gefasst, dieselben gleichfalls der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der neuerlichen dringenden Aufforderung abzutreten, zur Wahrung und zur Förderung der Unabhängigkeit der volkswirthschaftlichen, handels- und verkehrspolitischen Interessen dieser Reichshälfte und zum erfolgreichen Schutze des heimischen Seehandelsemporiums Triest entsprechende Gesetzesvorlagen ehethunlichst zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen.

Zur Vorberathung der in der XI. Reichsrathssession eingelaufenen weiteren Petitionen in Betreff der Triester Eisenbahnfrage wurde vom Eisenbahnausschusse ein eigenes Subcomité eingesetzt, welches unter dem 14. März 1893 seinen Bericht an den Ausschuss erstattete.

Bericht des Subcomité des Eisenbahnausschusses.

Diesem Berichte zufolge wurden die in den verschiedenen Petitionen behufs Erzielung einer kürzeren Verbindung mit Triest angeregten Bahnprojecte, und zwar rücksichtlich des Gebietes südlich der Drau die Predilbahn einerseits und die Linien Divača—Bischoflack und Krainburg—Klagenfurt andererseits,

rücksichtlich des Gebietes nördlich der Drau dagegen die Tauernbahn und die Linie St. Georgen an der Mur—Rottenmann einer eingehenden Erörterung unterzogen.

Das Subcomité war jedoch gleichwohl nicht in der Lage, sich für die Herstellung bestimmter Bahnlinien auszusprechen, da sich im Schosse desselben zwei divergirende Meinungen geltend machten, von denen die eine die Erbauung der Linien Divača—Bischoflack, Krainburg—Klagenfurt und St. Georgen an der Mur—Rottenmann behufs Erzielung einer kürzeren Verbindung mit dem Inneren des Reiches befürwortete, wogegen die andere von dem Bestreben geleitet war, Triest durch den Bau der Tauernbahn und der Predilbahn vornehmlich den westlichen Gebietstheilen der Monarchie und einem Theile Süddeutschlands näher zu rücken.

Keine dieser beiden Ansichten vermochte die Majorität im Subcomité zu erlangen.

Der im Sinne der ersteren Ansicht gestellte Antrag, dem zufolge an die Regierung die Aufforderung gerichtet werden sollte, die Eisenbahn Divača-Lack mit der Fortsetzung über die Karawanken nach Klagenfurt verfassungsmässig sicherzustellen und über die Linie St. Georgen—Rottenmann technische und finanzielle Studien vorzunehmen, wurde vom Subcomité nicht angenommen.

Ebenso wurde aber auch bei der Abstimmung im Subcomité der die Tauernbahn in den Vordergrund stellende Antrag abgelehnt, die Regierung sei aufzufordern:

1. die Trassirungsarbeiten für den Bau der Tauernbahn mit thunlichster Beschleunigung durchführen zu lassen;

2. im Falle eines günstigen Ergebnisses der technischen Vorstudien eine Vorlage, betreffend den Ausbau der als zweckmässigst erkannten Tauernbahnlinie, einzubringen;

3. behufs weiterer Verbindung der Kronprinz Rudolf-Bahn mit dem Triester Hafen die Erhebungen fortzusetzen und über deren Ergebniss, namentlich bezüglich der Predilbahn, Bericht zu erstatten und

4. den Ausbau der Strecken Klagenfurt—Rosenthal und Krainburg—Neumarktl durch die erforderliche staatliche Unterstützung zu ermöglichen.

Das Subcomité einigte sich demzufolge schliesslich zu dem Antrage, die Regierung sei aufzufordern, behufs Erzielung einer kürzeren Eisenbahnverbindung zwischen Triest und den Knotenpunkten des Eisenbahnverkehres über die projectirten Linien Rottenmann—St. Georgen, Klagenfurt—Krainburg und Lack—Divača, sowie über die Tauernbahn und die Predilbahn eingehende Erhebungen rücksichtlich der Wahl der Trasse und der sich bei derselben ergebenden Bau- und Tariflänge, sowie rücksichtlich der voraussichtlichen Baukosten, endlich rücksichtlich der commerciellen Bedeutung der einzelnen Linien vornehmen zu lassen und das Ergebniss dieser Erhebungen dem Abgeordnetenhause mitzutheilen.

Anschliessend an diesen vom Subcomité beschlossenen Antrag enthält der Bericht des letzteren an den Eisenbahnausschuss weiters noch ein der Beschlussfassung des Subcomité nicht unterzogenes Separatvotum des Obmannes Abgeordneten Dr. August Weeber, welcher die Anschauung vertrat, dass die durch den Ausbau der geplanten neuen Bahnlinien angestrebten commerciellen Vortheile durch entsprechende Massnahmen tarifarischer Natur bezüglich der bestehenden Bahnlinien in viel rascherer, wirksamerer und für den Staatsschatz weniger belastender Weise als durch Neubauten zu erzielen wären.

Ueber den im Vorstehenden behandelten Bericht des Subcomité vom 14. März 1893 hat eine Beschlussfassung im Eisenbahnausschusse selbst nicht mehr stattgefunden.

Weitere Behandlung der Triester Bahnfrage im Abgeordnetenhause.

Dagegen wurde aber in der Plenarsitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 9. December 1893, anlässlich der Beschlussfassung über das Gesetz wegen Sicherstellung der Valsugana-Bahn eine Resolution beschlossen, durch welche die Regierung neuerdings aufgefordert wurde, „ehethunlichst im Reichsrathe Gesetzesvorlagen einzubringen, durch welche die Triester Eisenbahnfrage im gesammtstaatlichen Interesse einer Lösung zugeführt wird".

Ein in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 31. Mai 1894 von 86 Abgeordneten unter Führung der Abgeordneten Burgstaller, Stalitz, Coronini, Lienbacher und Steinwender eingebrachter Initiativantrag, demzufolge seitens der Regierung noch im Herbste des Jahres 1894 eine Vorlage wegen Sicherstellung des Baues einer neuen Bahnverbindung mit Triest einzubringen gewesen wäre, ist nicht mehr zur Beschlussfassung gelangt.

Durch die vom Jahre 1893 angefangen zu diesem Behufe bewilligten erhöhten Credite für Trassirungszwecke war inzwischen die Regierung in die Lage gesetzt worden, hinsichtlich der verschiedenen, behufs Herstellung einer zweiten Verbindung mit Triest angeregten Bahnprojecte die erforderlichen näheren Erhebungen in technischer und in commercieller Richtung einzuleiten.

Ueber den Stand dieser Erhebungen, welche hinsichtlich des südlichen Gebietes die Linien Divača—Bischoflack mit der Fortsetzung von Krainburg über den Loibl-Pass nach Klagenfurt, ferner Görz—St. Lucia—Wochein—Veldes mit der Fortsetzung durch das Bärenthal nach Klagenfurt und die Predilbahn Görz—Predil—Tarvis, rücksichtlich des Gebietes nördlich der Drau dagegen die sogenannte Gasteiner und die sogenannte Radstädter Variante der Tauernbahn umfassten, wurde dem hohen Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 30. April 1895 von dem damaligen Handelsminister Grafen Wurmbrand, anlässlich der Beantwortung mehrerer auf den Gegenstand bezüglicher Interpellationen, eingehende Mittheilung gemacht, ohne dass jedoch hieran eine Berathung und Beschlussfassung geknüpft worden wäre.

Endlich wurde in der 561. Sitzung des hohen Hauses vom 13. Jänner 1897, anlässlich der Berathung des Eisenbahnetats, seitens des damaligen Eisenbahnministers FML. v. Guttenberg die Absicht kundgegeben, die Herstellung der sogenannten Tauernbahn und der Wocheiner Bahn, jedoch unter Rückstellung der Karawankenlinie, in Antrag zu bringen.

Resumé über die Kundgebungen des Abgeordnetenhauses.

Im Wesentlichen lassen sich somit die im Vorstehenden behandelten Kundgebungen des hohen Abgeordnetenhauses dahin zusammenfassen, dass seitens dieses Hauses zwar die besondere Wichtigkeit der Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest nachdrücklichst anerkannt, hinsichtlich der einzelnen zu diesem Behufe zu erbauenden Bahnlinien jedoch eine bestimmte Anschauung nicht ausgesprochen wurde.

Mit um so grösserem Nachdrucke haben dagegen die Vertretungen der einzelnen an den verschiedenen Bahnprojecten behufs Herstellung einer zweiten Verbindung mit Triest interessirten Königreiche und Länder hinsichtlich der in Betracht kommenden Projectslinien Stellung genommen.

Kundgebungen der Landesvertretungen.

Was zunächst die Vertretung der reichsunmittelbaren Stadt Triest anbelangt, so hat dieselbe — im Gegensatze zu der die Predilbahn bevorzugenden Haltung der Triester Handelskammer — seinerzeit an erster Stelle den Bau der Bahn Divača—Bischoflack und erst in zweiter Reihe die Ausführung der Bahn über den Loibl nach Klagenfurt, sowie auch der Tauernbahn befürwortet, nunmehr jedoch in Uebereinstimmung mit der heimischen Kammer zu Gunsten der von der Regierung vorgeschlagenen Tauern- und Wocheiner Bahn mit der Massgabe Stellung genommen, dass letztere Linie selbstständig bis Triest fortzusetzen sei.

Von Seiten der Landesvertretung der Markgrafschaft Istrien liegen wiederholte Kundgebungen zu Gunsten der Ausführung der Linie Divača—Bischoflack mit der Fortsetzung über den Loibl nach Klagenfurt vor.

Nicht minder eindringlich spricht sich dagegen andererseits die Landesvertretung der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska für den Bau der Predilbahn, eventuell, falls diese Linie als absolut nicht durchführbar erkannt würde, der Eisenbahn Triest-Görz-St. Lucia-Wochein-Jauerburg aus.

Der principielle Gegensatz, welcher hienach in den Kundgebungen der Landesvertretungen des Küstenlandes zutage tritt, findet auch in der Haltung der Vertretungen der nördlich gelegenen Königreiche und Länder seinen Ausdruck.

Während die Landesvertretungen des Herzogthums Krain und des Herzogthums Kärnten auf das entschiedenste für den Ausbau der Linie Divača—Bischoflak mit der Fortsetzung über den Loibl nach Klagenfurt eintreten, bemüht sich andererseits die Vertretung des Herzogthums Salzburg mit nicht geringerem Eifer um das Zustandekommen der Predillinie und der Tauernbahn.

Die Vertretung der gefürsteten Grafschaft Tirol hat in der Triester Eisenbahnfrage nur insofern Stellung genommen, als sie sich mit besonderer Wärme für die Führung der Tauernbahn über den Felbertauern, das ist für die Linie Lienz—Kitzbühel ausgesprochen hat.

Der Landtag des Erzherzogthums Oesterreich ob der Enns hat seiner Anschauung dahin Ausdruck gegeben, dass die Herstellung einer zweiten, nirgends durch Theilstrecken einer Privatbahn unterbrochenen Staatseisenbahnverbindung mit Triest dringend nothwendig erscheint und dass zu diesem Behufe die Bahnlinie Divača—Lack oder, falls diese Linie nicht möglich wäre, eine über Görz führende Bahnlinie, sowie an Stelle der Tauernbahn eine Eisenbahn von Liezen über den Pyhrnpass und durch das Kremsthal zur Ausführung zu bringen wäre.

Der Landtag des Königreiches Böhmen endlich, welcher im Laufe der letzten Jahre wiederholt der Triester Eisenbahnfrage seine Aufmerksamkeit zugewendet hat, fasste in seiner Sitzung vom 4. März 1897 den Beschluss, die Regierung sei aufzufordern, bei ihren Massnahmen für die Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit Triest darauf Bedacht zu nehmen, dass diese den Weg zwischen Böhmen und Triest wesentlich kürze, und jene Projecte dermalen zurückzustellen, welche für den Export Böhmens über Triest ohne Belang wären oder demselben nur durch neue Péageverträge mit Privatbahnen dienen könnten. Die Regierung werde daher aufgefordert, vor Allem die Verbindung Klagenfurts über die Karawanken mit einem Punkte der Tarvis—Laibacher Staatsbahnstrecke und von dort die weitere directe Verbindung sicherzustellen.

Kundgebungen von Handelskammern und Stadtgemeinden.

Gleich den Landesvertretungen haben sich auch die an dem Zustandekommen einer zweiten Bahnverbindung mit Triest interessirten Handelskammern und Stadtgemeinden mit den verschiedenen Vorschlägen zur Lösung der Triester Eisenbahnfrage vielfach beschäftigt.

Die Triester Handels- und Gewerbekammer, deren Votum in dieser Frage wohl vor Allem auf besondere Beachtung Anspruch erheben darf, tritt, wie bereits hervorgehoben wurde, seit einer langen Reihe von Jahren mit allem Nachdrucke in erster Linie für den Bau der Tauernbahn und der Predilbahn oder eventuell an Stelle der letzteren der Wocheiner Bahn, mit der Massgabe ein, dass die letzgenannten Linien nicht von Görz, sondern von Triest selbst ihren Ausgang zu nehmen hätten.

Unterstützt wird die Triester Kammer hiebei von der Handelskammer Salzburg, und von den Städten Villach und Salzburg, welche gleichfalls der Herstellung der Tauernbahn und der Predilbahn eifrigst das Wort reden, während die Handelskammer und die Stadt Görz in erster Linie die Ausführung der Predilbahn oder eventuell der Wocheiner Bahn anstrebten.

Dieser Gruppe von autonomen Körperschaften steht jedoch eine andere gegenüber, welche mit dem gleichen Nachdrucke die Herstellung einer weiter östlich gelegenen Eisenbahnverbindung durch Erbauung der Linie Divača—Bischoflack mit der Fortsetzung über die Karawanken nach Klagenfurt befürwortet hat. Zu dieser Gruppe gehören insbesondere die Handelskammern Rovigno, Laibach, Klagenfurt, Leoben, Linz, Prag, Budweis, Pilsen und Eger, sowie die Städte Klagenfurt und Prag.

Eine zwischen diesen beiden Standpunkten vermittelnde Haltung nimmt die Wiener Handelskammer ein.

Kundgebungen des Staats-Eisenbahnrathes.

Schliesslich ist noch darauf hinzuweisen, dass auch der Staats-Eisenbahnrath in wiederholten Resolutionen in dringendster Weise die Ausführung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest befürwortet hat.

Gegensätze in den Kundgebungen.

Trotz der in vorstehenden Kundgebungen zutage tretenden einzelnen Gegensätze lassen sich zwei Hauptgruppen von Interessenten unterscheiden, von denen die eine, mit Triest an der Spitze, in erster Linie für die Heranziehung des Aussenhandels durch Herstellung von Eisenbahnen eintritt, welche den Weg zwischen Salzburg und Triest kürzen, während die zweite den Ausbau von Linien befürwortet, welche eine weitgehende Kürzung der Relationen zwischen Innerösterreich und Triest herbeiführen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass beiden Bestrebungen, vom volkswirthschaftlichen und vom handelspolitischen Standpunkte betrachtet, volle Berechtigung zuerkannt werden muss, indem sowohl durch die Heranziehung des süddeutschen Handels, wie auch durch Kürzung des Weges zwischen Innerösterreich und Triest, somit durch den Ausbau jeder der beiden Linien nicht nur der Handel und Verkehr Triests, sondern auch jener der diesseitigen Reichshälfte überhaupt eine bedeutende Belebung und Steigerung erfahren wird.

Standpunkt der Regierung.

Hieraus ergibt sich nach Anschauung der Regierung der principielle Gesichtspunkt, dass die Triester Bahnfrage nur dann einer befriedigenden Lösung zugeführt werden kann, wenn sowohl der Ausbau der Tauernbahn, als auch jener einer südlichen, bis Triest führenden Hauptlinie in Aussicht genommen wird, wobei allerdings vom Standpunkte einer rationellen staatswirthschaftlichen Oekonomie alle jene Combinationen, welche sich mit dem Baue von Parallelbahnen oder lediglich Concurrenzzwecke verfolgenden Projectslinien befassen, ausser Betracht zu bleiben haben und die ins Auge zu fassenden Neubauten streng auf solche Linien zu beschränken sind, welche, indem sie kürzere Verkehrswege aufschliessen, sich thatsächlich als fachlich bauwürdige Ergänzungen des Bahnnetzes darstellen.

Indem, der Fülle des durch eingehende Studien gewonnenen Materiales und der Wichtigkeit dieser Bahnfrage entsprechend, der technisch-commercielle Bericht zur Begründung der Anträge der Regierung in einer abgesonderten Beilage unterbreitet wird, soll an dieser Stelle über die getroffene Wahl der Linien nur Nachstehendes hervorgehoben werden:

Zur Ausführung empfohlene Linien.

Unter den für die Tauernbahn bestehenden Alternativprojecten ist vom technischen, commerciellen und finanziellen Standpunkte aus der Gasteiner Linie von Schwarzach-St. Veit über Gastein, Böckstein, sodann nach Durchfahrung des Tauernstockes über Mallnitz, Ober-Vellach nach Möllbrücken oder Spittal an der Drau, unbedingt der Vorzug vor allen übrigen Varianten einzuräumen, nachdem dieselbe dem angestrebten Zwecke, die kürzeste Verbindung zwischen Salzburg und Villach herzustellen, bei den relativ geringsten Anlagekosten am besten entspricht.

Hinsichtlich der südlichen Linie, das ist einer von der Südbahn unabhängigen Verbindung der ehemaligen Kronprinz Rudolf-Bahn mit dem Meere, kommen hauptsächlich nur mehr zwei Alternativprojecte in Betracht, da sich das früher stark in Discussion gestandene Laak-Loiblerproject seither als nicht zweckmässig erwiesen hat. Es sind dies die sogenannte Predilbahn (Tarvis - Görz) und die Karawankenbahn im Zusammenhange mit der Wocheinerlinie, an welche beide Alternativlinien sich sodann die directe Fortsetzungslinie von Görz nach Triest anzuschliessen hätte. Wenn auch vom finanziellen, sowie vom bautechnischen und bauökonomischen Gesichtspunkte aus der Predilbahn oder der dieselbe Richtung verfolgenden Mangartbahn der Vorzug zuerkannt werden müsste, kann diese Linie doch aus gesammtstaatlichen Rücksichten nicht zur Ausführung empfohlen werden. Es erübrigt sohin lediglich die Karawanken- und Wocheinerbahn, welche überdies mit einem Flügel nach Villach versehen werden soll, so dass diese Linie nicht nur die beabsichtigte Kürzung im Verkehre zwischen Triest und Innerösterreich bewirken, sondern auch einen ausreichenden Ersatz für die Predilbahn in verkehrspolitischer Beziehung bieten wird. Die vorgedachte, sohin von der Regierung zur Ausführung beantragte Bahn soll von Klagenfurt und Villach durch den Bärengraben nach Assling (Station der Linie Laibach—Tarvis) und von da durch die Wochein, das Baća- und Isonzothal nach Görz führen.

Hinsichtlich der directen, von der bestehenden Südbahnlinie unabhängigen Verbindung von Görz mit Triest war das Bestreben darauf gerichtet, eine Trasse zu finden, welche bei voller Unabhängigkeit von der Südbahn einerseits auch locale Bedürfnisse befriedigt, andererseits die eventuelle seinerzeitige Herstellung einer von Görz nach Adelsberg führenden Linie mit verhältnissmässig geringem Kostenaufwande ermöglicht. Aus diesem Grunde und in der Erwägung, dass wider die Herstellung einer durch das Vallone führenden Linie im Hinblicke auf die concessionsmässigen Rechte der Südbahn immerhin beachtenswerthe Bedenken obwalten, wird die Führung der südlichsten Strecke über Reifenstein, St. Daniel, Opčina nach Triest-St. Andrae in Aussicht genommen, woselbst die Verbindung mit den neuen Triester Hafenanlagen stattfinden soll.

Baulängen.

Die Baulängen betragen für die Tauernbahn 77 km, für die Karawankenbahn 66 km, für die Wocheinerbahn sammt directer Fortsetzung nach Triest 144 km.

Durch den Bau der Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie wird sich gegenüber den Tariflängen über die derzeit bestehenden Bahnlinien in der Relation zwischen Triest und dem

massgebenden Knotenpunkte Glandorf eine Wegkürzung von 91 km, ferner infolge des Ausbaues der Tauernbahn für die Relation Salzburg-Villach eine solche von 176 km ergeben, während nach erfolgtem Ausbaue der sämmtlichen, als zweite Eisenbahnverbindung mit Triest bezeichneten Bahnen die Relation Salzburg-Triest eine Wegkürzung von 246 km erfahren wird.

Baukosten.

Die Baukosten werden für die Tauernbahn mit K 60,000.000, für die Karawankenbahn mit K 44,000.000, für die Wocheinerbahn und deren Fortsetzung bis Triest mit K 78,000.000, zusammen für sämmtliche vorangeführte Bahnlinien mit K 182,000.000 veranschlagt. Diesem äusserst beträchtlichen Kostenaufwande steht nun, abgesehen von den zu erhoffenden, für die Schlussfassung allerdings ausschlaggebenden wirthschaftlichen und verkehrspolitischen Vortheilen und den auch hier mit Sicherheit zu gewärtigenden indirecten Erträgnissen für den Staatsschatz, voraussichtlich nur eine mässige Rentabilität gegenüber, indem der Reinertrag der sämmtlichen als zweite Eisenbahnverbindung mit Triest zu bezeichnenden Linien nach den Ergebnissen des beigeschlossenen technisch-commerciellen Berichtes nur mit etwa 2·05 Percent veranschlagt wird.

Hiebei ist behufs Erhöhung der commerciellen Leistungsfähigkeit der neu herzustellenden Staatsbahnlinien der Péagebetrieb auf der die Tauern- und die Karawankenlinie trennenden Südbahnstrecke von Möllbrücken, eventuell Spittal bis Villach, auf Grund der diesfalls bereits im Jahre 1898 mit der Südbahngesellschaft getroffenen Vereinbarungen in Aussicht genommen. (Vergl. Artikel VI des Gesetzentwurfes und die zugehörigen Erläuterungen.)

b) Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze.

(Art. I, Z. 3.)

Die Herstellung der Eisenbahn von Lemberg über Sambor zur galizisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Nagy-Berezna bildete neben dem Baue zweier anderer vom Staate herzustellenden Bahnlinien, nämlich der Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów und der auf Dalmatiner Gebiet fallenden Strecken der Eisenbahn von Gabela in der Bocche di Cattaro nebst einem Flügel nach Gravosa (Ragusa), den Gegenstand eines in der dritten Sitzung der XIV. Session des hohen Hauses am 24. März 1898 eingebrachten Gesetzentwurfes (153 der Beilagen des stenographischen Protokolles der XIV. Session), welcher von dem hohen Hause jedoch im Verlaufe der Session nicht in Verhandlung gezogen wurde. Die Fertigstellung, beziehungsweise Bauinangriffnahme der beiden letztangeführten Bahnlinien ist inzwischen auf Grund des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, erfolgt. Nachdem in der Zwischenzeit die damals noch im Zuge befindlichen Vorarbeiten für das Bahnproject Lemberg—Sambor—ungarische Grenze im Wesentlichen zum Abschlusse gelangt sind und der baldige Bau dieser Eisenbahn sich als dringend wünschenswerth darstellt, soll für die Ausführung dieser Linie in dem vorliegenden Gesetzentwurfe Vorsorge getroffen werden.

Die gegenständliche Eisenbahn bildet die auf diesseitigem Gebiete gelegene Theilstrecke einer neuen Verbindung des ungarischen Eisenbahnnetzes mit dem galizischen, und zwar der kürzesten zwischen Lemberg und Ungarn, deren Herstellung aus Gründen gesammtstaatlicher Natur unabweislich erscheint. Abgesehen von diesem in erster Linie verfolgtem Zwecke, wird es eine weitere Aufgabe dieser neuen Karpathenbahn sein, die von ihr durchzogenen, bisher mangels entsprechender Communicationen wirthschaftlich wenig entwickelten Landestheile dem Verkehre zu erschliessen. Was die Productionsverhältnisse des Attractionsgebietes anlangt, so kommt zunächst die Forstwirthschaft, sowie die Viehzucht in Betracht. In den ausgedehnten, zum nicht geringen Theile noch Urbestände einschliessenden Waldungen, welche sowohl das dem Gebirgszuge der Karpathen nördlich vorgelegene Hügelland, als insbesondere das gegen die ungarische Grenze sich hinziehende Gebirge selbst bedecken, wobei im westlichen Theile Buchen, im östlichen Nadelhölzer überwiegen, besitzt dieser Theil Galiziens namhafte natürliche Hilfsquellen. Schon gegenwärtig, da mit Rücksicht auf die Abfuhrverhaltnisse gerade in dem waldreichsten Theile Sägewerke nicht bestehen, bringen die vorhandenen Werke, die zum grossen Theile mit Dampf betrieben werden, bis zu 6500 Wagenladungen ihrer Producte in den nächstgelegenen Eisenbahnstationen zur Verfrachtung. Eine Steigerung dieser Production kann mit Rücksicht auf den guten Zustand des überwiegenden Theiles der in Betracht kommenden Waldbestände noch auf Jahre hinaus mit Sicherheit erwartet werden. Daneben ist für den Export die Viehzucht von Bedeutung, welche insbesondere in den gebirgigen Theilen intensiv betrieben wird. In dem zwischen Lemberg und dem oberen Dniester gelegenen fruchtbaren Ackerlande gedeihen infolge der günstigen Lage und Bodenbeschaffenheit und dank der Rührigkeit der Bewohner nahezu alle Erzeugnisse der Landwirthschaft in reichlichem Masse. Die Massenproducte dieses Gebietes sind Getreide, Kartoffeln und Heu, aber auch der Anbau von Flachs, und insbesondere von Hanf, sowie die Gemüse- und Obstcultur haben günstige Erfolge aufzuweisen.

In dem südlichen Theile des von der Projectslinie durchzogenen Gebietes sprechen zahlreiche Anzeichen für das Vorhandensein von Erdöl, dessen Gewinnung jedoch die Schaffung besserer und billigerer Communicationsmittel zur unerlässlichen Voraussetzung hat. Auch die Ansiedlung von Industrien war mangels billiger und entsprechend leistungsfähiger Transportgelegenheiten bisher nur in geringem Umfange möglich; verhältnissmässig am besten entwickelt ist die Industrie im nördlichen Theile des Attractionsgebietes, besonders in Sambor, Rudki und Komarno; insbesonders die Producte der vorwiegend in der letztgenannten Stadt als Hausindustrie betriebenen Weberei erfreuen sich eines ausgedehnten Absatzgebietes. Von der Einbeziehung dieser Städte, in welchen sich auch der Sitz verschiedener Behörden befindet, sowie des schon dermalen stark besuchten Schwefelbades Lubien wielki in die Trasse der geplanten Bahnlinie lässt sich unter allen Umständen ein günstiger Einfluss auf den Verkehr derselben erhoffen.

Nach den Ergebnissen der Trassenrevision, welcher Amtshandlung die Theilstrecken Lemberg—Sambor und Sambor—Strzyłki bereits im Laufe des Vorjahres unterzogen worden sind, soll die Bahn, vom Bahnhofe Lemberg ausgehen, zunächst neben der Erzherzog Albrecht-Bahn führen, bei Lubien wielki das Wereszycathal übersetzen, sodann in das Podłużnythal gelangen, die Stadt Rudki berühren und nach Durchquerung der Niederungen des Dniester in den Bahnhof Sambor der Staatsbahnstrecke Chyrów—Stryj gelangen. Von da bewegt sich die Trasse, im Thale des Dniester ansteigend, über Staremiasto (Stary Sambor) und Busowisko gegen Strzyłki. Die Entscheidung über die weitere Trassenführung des gedachten Bahnprojectes, welche sich bei Einbringung der eingangs bezogenen Regierungsvorlage mangels der Feststellung des Anschlusspunktes an die auf ungarischem Gebiete ausznführende Theilstrecke von Nagy-Berezna an die Grenze noch nicht näher bestimmen liess, ist mittlerweile zu Gunsten der durch den Anschluss nächst dem Uzsokpasse bedingten Trasse getroffen worden, und wird das Project dieser Theilstrecke in nächster Zeit der Trassenrevision unterzogen werden. So viel die Studien über die Trassenführung dieser Strecke ergeben haben, soll dieselbe von Strzyłki aus in südöstlicher Richtung dem Jasienicathale, einem Seitenthale des Dniester, entlang der nach Ungarn führenden Reichsstrasse folgen, die Ortschaft Rozłucz berühren und sich nach Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Dniester und Stryjfluss zu dem letzteren senken, welchem sie sodann bis zur Mündung des Jabłonkabaches folgt. Von hier aus führt die Trasse diesem Bache entlang über Turka nach Jabłonka nižna, gelangt dann, dem linken Gehänge des Spisanybaches folgend, nach Uebersetzung der Wasserscheide zwischen dem Stryj- und Sanflusse zu dem letzteren Flusse und erreicht, an demselben fortführend, beständig ansteigend Sianki und dann die Landesgrenze nächst dem Uzsokpasse.

Der Bau dieser als normalspurige Hauptbahn zweiten Ranges herzustellenden Linie, deren Länge 173·4 km betragen wird, soll sogleich nach Fertigstellung des Detailprojectes in Angriff genommen und bis Ende des Jahres 1903 fertiggestellt werden.

Die approximativen Baukosten werden für den auf österreichischem Gebiete auszuführenden Theil, einschliesslich der Kosten des Fahrparkes per K 4,090.000, dann der infolge Einmündung der Linie in den Bahnhof Lemberg erwachsenden Mehrkosten von K 800.000 und der Kosten der hienach nothwendig werdenden Erweiterung der bestehenden Station Sambor der Staatsbahnen per K 1,200.000, mit dem Gesammtbetrage von K 38,200.000 veranschlagt.

Für den Bau der Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze ist bereits in den Investitionspräliminarien für das Jahr 1898 ein Betrag von fl. 140.000, gleich K 280.000, für das Jahr 1899 ein solcher von fl. 2,260.000, gleich K 4,520.000 und für das Jahr 1900 ein Betrag von K 1,000.000 als Erforderniss für die Projectirungsarbeiten, Fahrparkbeschaffung und Bauinangriffnahme eingestellt worden

Mit Rücksicht auf die früher erwähnte wirtbschaftliche Bedeutung der projectirten Bahnlinie für die von derselben durchzogene Gegend wurden von Seiten der Interessenten bereits Beiträge zu den Baukosten im Betrage von K 290.000 sichergestellt, während weitere Beiträge per K 18.000 noch in Aussicht stehen. Ueberdies ist die Staatsverwaltung im Hinblicke auf den in ähnlichen Fällen beobachteten Vorgang von der Voraussetzung ausgegangen, dass auch seitens des Landes die Leistung eines angemessenen Beitrages zu den Kosten dieses Bahnbaues zu gewärtigen ist. Die bezüglichen Verhandlungen mit dem galizischen Landesausschusse sind bereits eingeleitet worden, bis nun aber noch nicht zum Abschlusse gediehen.

c) Pyhrnbahn. (Art. I, Z. 4.)

Die ehebaldige Verwirklichung des Bahnprojectes über den Pyhrnpass, welches bekanntlich schon mehrere Jahrzehnte zurückreicht — die Verbindung Wels-Rottenmann war bereits in der im Jahre 1869 eingebrachten, jedoch wegen bevorstehenden Sessionsschlusses zurückgezogenen Regierungsvorlage, betreffend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, aufgenommen — bildete in letzter Zeit, insbesondere seit dem Ausbaue der Kremsthalbahn von Linz nach Klaus-Steyrling, den Gegenstand wiederholter eindringlicher Petitionen sowohl seitens der Localinteressenten als auch der berufenen Vertretungskörper von Oesterreich ob der Enns. Thatsächlich wird auch die projectirte Bahnverbindung von Klaus-Steyrling nach Selzthal ein grosses Gebiet aus der wirthschaftlichen Isolirung, unter welcher dasselbe bei den gegenwärtigen Communicationsverhältnissen zu leiden hat, befreien, den daselbst bestehenden Industrien, hierunter namentlich der seit Jahren daniederliegenden Sensenindustrie, zur Rettung dienen und den vorhandenen Bodenproducten, als Holz und Mineralien, neue Absatzgebiete erschliessen. Auch vom Standpunkte des Fremden- und Touristenverkehres verdient die intendirte Bahn volle Beachtung.

Abgesehen von dieser localen Bedeutung wird aber die neue Verbindungslinie zwischen Steiermark und Oberösterreich, im Zusammenhange mit der entsprechend zu reconstruirenden Kremsthalbahn, auch für den Transitverkehr von Wichtigkeit sein, indem sie geeignet ist, die Relation zwischen Westböhmen und Oberösterreich einerseits und Triest andererseits neuerlich zu kürzen. Die diesbezügliche Bedeutung dieses Projectes gelangt in dem commerciellen Berichte über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest zur Erörterung.

Endlich ist nicht ausser Betracht zu lassen, dass die Bahn bei eventuellen Verkehrsstörungen auf den benachbarten Gebirgslinien der Staatsbahnen, wie solche in den letzten Jahren infolge von Elementarereignissen wiederholt eingetreten sind, eine nicht unwichtige Hilfsroute bilden wird, so dass ihre Herstellung auch im zweifellosen Interesse der Staatseisenbahnverwaltung gelegen erscheint.

Hinsichtlich der technischen Seite des Bahnprojectes wird Nachstehendes bemerkt:

Für die Ueberschienung des Pyhrnpasses wurde seitens der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen bereits anfangs der Siebziger-Jahre ein Generalproject ausgearbeitet, bei welchem eine Verbindung von Wels nach Rottenmann ins Auge gefasst wurde. Seither wurden wiederholt generelle Projecte mit der Trasse von Klaus-Steyrling nach Liezen verfasst, bei welchen unter Anwendung des gemischten Betriebssystemes die Herstellung eines Scheiteltunnels vermieden werden sollte.

Nachdem jedoch eine derartige Trasse infolge der Höhenlage der einzelnen Stationen für den localen Verkehr von sehr untergeordneter Bedeutung gewesen wäre, andererseits aber die Zahnstange in der Höhe des Pyhrnpasses — 940 m über dem Meeresspiegel — insbesondere bei den dort herrschenden klimatischen Verhältnissen einen ungehinderten Betrieb kaum gestattet hätte, wurden vom Eisenbahnministerium im Jahre 1899 neuerdings Studien vorgenommen, welche zu dem Ergebnisse führten, dass die Trasse der Pyhrnbahn sowohl aus ökonomischen als auch betriebstechnischen Rücksichten von Klaus-Steyrling über Windischgarsten und Spital am Pyhrn mit Durchtunnelung der Wasserscheide als Adhäsionsbahn direct nach Selzthal geführt werden müsse, da eine Verbindung mit Liezen wesentlich schwierigere Verhältnisse, sowie eine Verlängerung der Trasse im Gefolge hätte.

Die ungünstige geologische Beschaffenheit des mit dem Scheiteltunnel zu durchfahrenden Gebirges, sowie die längere, im Maximalgefälle liegende Rampe würde nämlich im Falle der Wahl des Anschlusses in Liezen die Erhöhung der Bausumme um mindestens K 1,000.000 herbeiführen, aus welchem Grunde die Entscheidung zu Gunsten des Anschlusses in Selzthal erfolgt ist.

Die Trassenführung, sowie die Anlageverhältnisse sind aus dem Nachstehenden zu entnehmen:

Die Pyhrnlinie zweigt in der 467 m über dem Meere gelegenen Station Klaus-Steyrling der Kremsthalbahn ab, folgt sodann dem Zuge der Reichsstrasse durch die enge, von steilen Wänden eingeschlossene Klause unterhalb des Schlosses Klaus, die scharf vortretenden Felsrücken mittelst Tunnelen durchbrechend und zum Theil auf Stützmauern geführt, welche bis an die Reichsstrasse herabreichen.

Bei Kilometer 2·9/9 wird die Reichsstrasse im Niveau gekreuzt und folgt unmittelbar darauf an der Vereinigungsstelle des Steyrlingbaches und des Steyrflusses die Station Steyrling.

In kurzer Aufeinanderfolge übersetzt sodann die Trasse die tief in das Terrain eingeschnittenen Gerinne des Steyrlingbaches, Steyrflusses und Teichlbaches mittelst 50 bis 60 m weiter Brücken und erreicht bei der Station Dirnbach in Kilometer 7·5 ein ausgedehntes, fast ebenes Plateau, das nur von den tiefen Rissen des Krenn-, Schalch- und Palmgrabens durchquert wird. Die Ueberbrückung dieser Gräben erfolgt mit Viaducten.

Zwischen den Krenn- und Schalchgraben ist bei Kilometer 9½ eine Haltestelle nächst der Kirche von St. Pankraz in Aussicht genommen.

An der Einmündung des Fischbaches in den Teichlbach wird letzterer neuerdings von einem Viaducte überspannt, worauf bei Kilometer 15·0 die Station Vorder-Stoder nächst der bestehenden Strassenbrücke über den Teichlbach projectirt ist.

Nun zieht die Trasse mit einer Neigung von 20 Permill in scharfen Krümmungen am Fusse des Radlingberges, am rechten Ufer des Teichlbaches, bis zum Plateau von Windischgarsten, übersetzt bei Kilometer 18·7 die Reichsstrasse im Niveau und erreicht die Station Windischgarsten, welche am westlichen Ende des Ortes unmittelbar an der Reichsstrasse situirt ist.

Von dieser Station wendet sich die Trasse im scharfen Bogen gegen Süden, erhebt sich mit geringen Neigungen vorerst am rechten, dann am linken Ufer des Teichlbaches bis zur Station Spital am Pyhrn, welche am Eingang des gleichnamigen Ortes bei Kilometer 26·8 angelegt ist, und steigt nun entsprechend dem grösseren Gefälle der Thalsohle mit der Maximalneigung von 25 Permill bis zum Eingang des 4460 m langen, eingeleisig projectirten Scheiteltunnels, welcher das Massiv des grossen Bosruck durchbricht. In der Mitte des Scheiteltunnels erreicht die Bahn den Culminationspunkt mit 731 m Seehöhe und fällt sodann mit 3 Permill bis zum Tunnelausgang, welcher in das Ardningthal zu liegen kommt.

Die Sohle des Ardningthales fällt sehr rasch ab, so dass auch hier die Maximalneigung angewendet werden muss, um für die Station Ardning eine günstige Lage zu erhalten, und weiters nun bei Kilometer 38·5 nach Uebersetzung der Reichsstrasse die Sohle des breiten Ennsthales zu erreichen.

Die Trasse durchquert das Ennsthal, übersetzt bei Kilometer 39·2 den Ennsfluss mit einer 60 m weiten Brücke und schliesst sich nach Uebersetzung des Paltenbaches bei Kilometer 40·0 der Staatsbahnlinie Klein-Reifling—Selzthal an, welcher sie als zweites Geleise bis zur Endstation Selzthal folgt.

Was die Hauptanlageverhältnisse der Pyhrnbahn betrifft, kommt im Allgemeinen zu bemerken, dass dieselbe als eingeleisige Hauptbahn zweiten Ranges mit normaler Spurweite für den unbeschränkten Verkehr aller Fahrbetriebsmittel hergestellt, und die Grundeinlösung den vorangeführten Anlageverhältnissen entsprechend durchgeführt werden soll.

Die Baulänge beträgt 41·9 km, die Betriebslänge, von Mitte zu Mitte der Aufnahmsgebäude der beiden Endstationen gemessen, 42·55 km, die Tariflänge Klaus-Selzthal 48 km.

Die durchschnittliche Maximalneigung der Bahnnivellette ist mit 25 Permill in Aussicht genommen, doch wird dieselbe nur auf einer geringen Länge zur Anwendung kommen; denn die mit den Neignngen von 15 bis 25 Permill versehenen Trassenabschnitte betragen nur 24·5 Percent der Gesammtlänge, und wird bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn gelegentlich der Aufstellung des Detailprojectes auf den möglichsten Ausgleich der Zugswiderstände in der Weise hinzuwirken sein, dass die durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Halbmesser ermässigt, in geraden Strecken dagegen entsprechend erhöht wird.

Die Stationen werden entweder horizontal oder in Neigungen bis zu 2·5 Permill im Maximum angelegt, nur die in der currenten Bahn projectirte Haltestelle St. Paukraz liegt in einer Neigung von 6 Permill.

Auch bei Anordnung der Richtungsverhältnisse ist dem Charakter dieser Bahn Rechnung getragen, es wurde daher der Minimal-Krümmungshalbmesser mit 250 m festgesetzt und liegen

von der Gesammtlänge der Bahn 43 Percent in Bögen und 57 Percent in Geraden.

Alle anderen Anlagen, wie Unter- und Oberbau, Stationsanlagen, Hochbauten und sonstige Betriebseinrichtungen der vorgeschlagenen Bahnlinie werden den eingangs erwähnten Anforderungen nach anstandsloser Bewältigung des Local- und Transitverkehres entsprechend ausgestaltet werden.

Die Baukosten sind mit K 12,000.000 präliminirt; rücksichtlich einer Beitragsleistung seitens des Landes und der Interessenten sind Verhandlungen bisher noch nicht eingeleitet worden.

d) Rakonitz—Laun. (Art. I, Z. 5.)

Die projectirte Eisenbahn von Rakonitz nach Laun hat zunächst den Zweck, die wirthschaftliche Entwicklung des in Betracht kommenden, von der Natur reich gesegneten Gebietes zu fördern, insbesondere eine bessere Verwerthung der mannigfachen Erzeugnisse der Landwirthschaft und Industrie zu ermöglichen.

Die verkehrspolitische Bedeutung dieser Bahnlinie wird aber wesentlich darin liegen, dass durch deren Ausbau eine neue Route für den Transitverkehr geschaffen wird und Transporte von Staatsbahnlinien, welche ihren bisherigen Verkehr kaum mehr zu bewältigen imstande sind, dieser neuen Verkehrsverbindung werden zugeführt werden können.

Die erfreuliche Weise in rascher und stetiger Steigerung sich entwickelnde Verkehrszunahme auf den Staatsbahnlinien Prag—Obernitz und Pilsen—Obernitz hat nämlich infolge der beschränkten Platzverhältnisse der Stationen und infolge der theilweise sehr ungünstigen Neigungsverhältnisse der genannten Strecken mehrfache Uebelstände gezeitigt, deren Beseitigung vom verkehrstechnischen Standpunkte und aus Rücksichten der Betriebssicherheit nunmehr schon zur dringenden, unausweichlichen Nothwendigkeit geworden ist.

Die Verhältnisse liegen thatsächlich so, dass die Bahnlinien Prag—Obernitz und Pilsen—Obernitz heute bereits an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind.

Die Frage einer Entlastung der genannten Strecken, wie sie dem angestrebten Zwecke am besten entsprechen, zugleich aber auch den localen Verhältnissen in ausreichendem Masse förderlich sein würden, bildete daher im Eisenbahnministerium seit geraumer Zeit den Gegenstand reiflicher Erwägung und eingehender Studien. Nach dem Ergebnisse dieser Studien kann nun diese Entlastung ohne Schädigung des bestehenden Staatsbahnverkehres am zweckmässigsten durch eine theilweise Ablenkung des Verkehres von den in Rede stehenden Bahnlinien unter Ueberleitung gewisser Transporte auf die bisher wenig in Anspruch genommene Staatsbahnlinie Rakonitz—Protivin erzielt werden, zu welchem Behufe aber die Herstellung einer selbstständigen Verbindung von Rakonitz gegen Laun, beziehungsweise Postelberg ins Ange gefasst werden muss.

Die anscheinend in erster Linie in Erwägung zu ziehende Herstellung von zweiten Geleisen auf den obengenannten bestehenden Staatsbahnen würde nämlich, abgesehen davon, dass hiebei den durch die Ausführung der intendirten Eisenbahn zu befriedigenden Verkehrsbedürfnissen nicht Rechnung getragen würde, dem angestrebten Zwecke in weit geringerem Masse entsprechen und dabei einen namhaft höheren Kostenaufwand erfordern als die Herstellung einer neuen Verbindung mit der Rakonitz-Protiviner Bahn, während die eventuelle Heranziehung der Buschtěhrader Eisenbahn zur Ueberführung von Transporten von dem Verkehrsknotenpunkte Obernitz auf die Linie Rakonitz—Protivin nicht nur vom technischen, sondern insbesondere auch vom staatsfinanziellen Standpunkte erheblichen Bedenken begegnen würde.

Die hienach behufs Erzielung einer neuen Verbindung mit der Rakonitz—Protiviner Staatsbahnlinie zu erbauende, circa 43 km lange normalspurige Localbahn Rakonitz-Laun zweigt am westlichen Ende der Station Rakonitz der vorgenannten Staatsbahnlinie ab, führt anfangs entlang des Bahnkörpers der Localbahn Rakonitz-Petschan und nach Uebersetzung des Rakonitzbaches in westlicher, dann in vorwiegend nördlicher Richtung über den Vetrný vrch nach Kroschau, woselbst die Localbahn Krupa-Kolleschowitz der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn übersetzt wird. In ihrem weiteren Zuge führt die Bahn über das Plateau von Wetzlau, erreicht sodann die Pawličner Höhe und ersteigt nach Ueberfahrung der Linie Prag—Eger der Buschtehrader Eisenbahn die zwischen Netschemitz und Kaunowa gelegene Wasserscheide.

Von hier aus führt die Trasse an den Abhängen des Kapuzinerwaldes und des Pravdaberges abwärts nach Domauschitz, senkt sich unter Berührung des Ortsgebietes von Solopisk in das Domauschitzer Thal, gelangt hierauf bei Koněpory in das Thal des Hřiwitzer Baches und führt an der linksseitigen Lehne desselben nach Hřiwitz, dann über Opotschna und Jimlin nach Semich.

Im Weiteren ist zunächst in Aussicht genommen, die Bahn entlang des Zuges der Laun-Semicher Bezirksstrasse zu führen und die neue Linie nächst der Niveaukreuzung der gedachten Strasse mit der Localbahn Postelberg-Laun zum Anschlusse an die letztgenannte, die Garantie des Königreiches Böhmen geniessende Localbahn zu bringen, welcher Anschluss mittelst beiderseitiger Verbindungscurven zu erfolgen hätte, um die thunlichste Mitbenützung der letzteren bei allen hier in Betracht kommenden Verkehrsrelationen zu ermöglichen.

Seitens einiger Interessenten wird dagegen behufs Erzielung einer directen Verbindung der Localbahn Rakonitz-Laun (Postelberg) mit der Station Laun der Staatsbahnlinie Prag—Dux ohne Vermittlung der Localbahn Postelberg-Laun, eine circa 11 km lange Variante angestrebt, welche im Norden der Ortschaft Opotschna von der vorbeschriebenen Trasse ausgeht und in nordöstlicher Richtung über Zittolib, dann entlang des Bahnkörpers der Staatsbahnlinie Prag—Dux führen und am östlichen Ende der Station Laun einmünden soll.

Im Hinblicke auf die Verkehrsbedeutung der vorbeschriebenen Linie und bei thunlichster Beachtung der Bauökonomie und der localen Verkehrsbedürfnisse wurde bisher die Maximalneigung mit 15 Permill, der Minimalradius mit 250 m angenommen und das erforderliche effective Baucapital mit K 8,000.000 veranschlagt.

Das Attractionsgebiet der sicherzustellenden Bahn, welches in administrativer Beziehung nach Rakonitz, Laun und Saaz gravitirt und in geographischer Beziehung zum unteren Egergebiete (Mittelgebirge) gehört, weist fruchtbares, gut cultivirtes Ackerland (64 Percent) und ausgedehnte, rationell bewirthschaftete Waldungen (35 Percent) auf, während der Wiesenbau ganz belanglos ist.

Von grösster Wichtigkeit ist der in grossem Masse betriebene Zuckerrübenbau. Hopfen findet sich im Attractionsgebiete in geringerer Menge, aber in guter Qualität.

Der vorhandene Viehstand ist ziemlich bedeutend und lässt sich daher ein ansehnlicher Viehexport erwarten. In dem von der Bahn durchzogenen Gebiete finden sich ferner ziemlich grosse Steinbrüche, deren Ergiebigkeit erst durch die Ermöglichung billigerer und rascherer Verfrachtung entsprechend wird ausgenützt werden können.

Die Industrie zeigt in diesem Gebiete eine erfreuliche Entwicklung und umfasst die Fabrikation von Zucker, von Thonwaaren und Porzellan, von Metall- und Lederwaaren; ausserdem kommen zahlreiche Ziegeleien und Mühlen, sowie grosse Brauereien in Betracht.

Die zwei grossen Zuckerfabriken in Laun verarbeiten jährlich 2 Millionen Quintal Rübe, von welchem Quantum schon dermalen circa 200.000 Quintal von Rakonitz bezogen werden.

Diese Menge wird sich nach Vollendung der Bahn jedenfalls steigern, da zu erwarten steht, dass die Area des Rübenbaues sich in diesem Falle erheblich vergrössern wird. Die gedachten Zuckerfabriken beziehen ferner jährlich circa 150.000 Quintal Kalkstein und gebrannten Kalk aus Beraun. Auch diese Transporte werden seinerzeit ohne Zweifel ihren Weg über die neue Bahnlinie nehmen.

Von grosser Wichtigkeit ist die neue Bahnverbindung für die Förderung der Kohlenwerke bei Kroschau und bei Rakonitz, die, insbesondere bei Herstellung geeigneter Schleppbahnen, aller Voraussicht nach einen bedeutenden Aufschwung nehmen dürften.

Neben dem Kohlentransporte spielt ferner die Verfrachtung von Bau- und Brennholz aus den ausgedehnten fürstlich Schwarzenberg'schen und fürstlich Fürstenberg'schen Revieren eine wichtige Rolle, namentlich wenn durch den Ausbau der projectirten Localbahn Laun-Libochowitz ein kürzerer Weg zur Elbe geschaffen sein wird. Von sonstigen Frachtartikeln wären noch Mehl, Kleie, Hopfen, Hopfenstangen, Obst, Bier und Getreide hervorzuheben.

Die heute schon einen wichtigen Knotenpunkt des Eisenbahnverkehres bildende Stadt Laun wird durch den neuen Bahnanschluss in ihrer commerciellen Entwicklung noch wesentlich gewinnen.

Nach der aufgestellten Rentabilitätsrechnung sind die Bruttoeinnahmen aus dem localen Personenverkehre der projectirten Bahnlinie auf K 26.000, die Bruttoeinnahmen aus dem localen Güterverkehre auf K 144.000 zu veranschlagen.

Der Schwerpunkt des Verkehres wird jedoch nach dem oben Angeführten in erster Linie im Transitverkehre liegen, welcher jedenfalls einen sehr beträchtlichen Umfang aufweisen wird. Die in dieser Hinsicht angestellten Berechnungen führten

nämlich zu dem Ergebnisse, dass für die projectirte Bahnlinie Transittransporte (Braunkohle, Roheisen, Kalkstein etc.) im Gesammtquantum von rund 600.000 Tonnen zu gewärtigen sind, welche beiläufig K 670.000 Bruttoeinnahmen liefern dürften.

Hienach unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass die neue Linie eine ansehnliche Rentabilität aufweisen und dass das, wie oben erwähnt, mit rund K 8,000.000 veranschlagte Anlagecapital derselben eine angemessene Verzinsung finden wird.

Das vorerwähnte Anlagecapital wird jedenfalls zum weitaus grössten Theil vom Staate, sei es in Form des unmittelbaren Staatsbaues oder im Wege der Garantie für das Vorzugscapital, zu beschaffen, zum restlichen Theil dagegen durch Beiträge des Landes und der Interessenten sicherzustellen sein.

Die Entscheidung darüber, ob der unmittelbare Staatsbau oder die Staatsgarantie für das Vorzugscapital für die projectirte Linie einzutreten haben wird, musste in dem Gesetzentwurfe vorläufig offen gelassen werden, da diesbezüglich das endgiltige Ergebniss der Verhandlungen wegen Erzielung von Beitragsleistungen von Seiten der Interessenten und des Königreiches Böhmen von massgebender Bedeutung sein wird.

e) Hartberg—Friedberg. (Art. I, Z. 6.)

Die Bestrebungen nach Herstellung einer directen Bahnverbindung zwischen der nordöstlichen Steiermark und der Eisenbahn Wien-Aspang durch das Gebiet des Wechselgebirges erscheinen in den wirthschaftlichen Verhältnissen dieses Gebietes voll begründet, und es haben daher auch die Schritte, welche seitens aller betheiligten Kreise bereits seit geraumer Zeit in Absicht auf die eheste Verwirklichung einer solchen Bahnverbindung behufs wirthschaftlicher Erschliessung der Oststeiermark, sowie behufs Herstellung eines zweiten Schienenweges zwischen Wien und Graz eingeleitet wurden, seitens der Regierung jederzeit volle Würdigung und thunlichste Förderung gefunden.

Hiebei befand sich die Regierung in Uebereinstimmung mit den Kundgebungen des hohen Abgeordnetenhauses, der Landesvertretungen von Niederösterreich und Steiermark, welche die genannte Bahnverbindung im Interesse der berührten Landestheile dringend fordern, mit zahlreichen Petitionen der Localinteressenten, welche auf den durch den Mangel geeigneter Schienenwege bedingten wirthschaftlichen Niedergang des nördlichen Theiles der Oststeiermark hinweisen, sowie mit den Beschlüssen der Wiener Gemeindevertretung, welche die grosse Wichtigkeit der Fortführung der Aspangbahn über den Wechsel für die Approvisionirung der Reichshauptstadt, insbesondere mit Fleisch, Milch und Obst, und für die Ausdehnung des Marktes für die Wiener Industrieerzeugnisse nachdrücklichst betonen.

Die zur Sicherstellung beantragte, circa 27·5 km lange, normalspurige Bahnlinie Hartberg—Friedberg, welche, abgesehen von ihrer Nützlichkeit für die localen Verkehrsinteressen und für die südlich anschliessenden Localbahnen, vor Allem als Theilstrecke der im geeigneten Zeitpunkte sicherzustellenden, obengenannten Eisenbahnverbindung Hartberg-Aspang in Betracht kommt, beginnt in der Endstation Hartberg der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Fürstenfeld-Hartberg und wendet sich zunächst in östlicher Richtung, um nach Uebersetzung des Safen- und Lungitzthales in das Lafnitzthal zu gelangen. In diesem letzteren wird sodann die Bahn auf eine längere Strecke an der rechten Lehne in mässiger Neigung aufwärts geführt, worauf hinter dem Orte Lafnitz der gleichnamige Bach übersetzt wird und die Bahn hiedurch an die linke Thallehne tritt, um bei Rohrbach ein von Norden kommendes Seitenthal zur weiteren Fortführung benützen zu können.

Nach dem Verlassen der Station Rohrbach beginnt die Linie mit der Maximalneigung von 25 Permill anzusteigen und gelangt, im Allgemeinen dem Zuge der von Hartberg über Lafnitz und Rohrbach nach Friedberg führenden Bezirksstrasse folgend, über Dechantskirchen und Stegersdorf zur Endstation Friedberg, welche im Süden des gleichnamigen Ortes und derart angelegt wird, dass eine spätere Fortsetzung der Bahn durch das Wechselgebiet zum Anschlusse an die Eisenbahn Wien-Aspang leicht erfolgen kann.

Der kleinste Halbmesser der Bögen ist im Hinblicke auf die seinerzeitige Ausgestaltung dieser Bahn zu einer Durchzugslinie mit 250 m vorgesehen und sind überhaupt auch die sonstigen Anlageverhältnisse des Unter- und Oberbaues der Projectslinie derart gewählt, dass dieselbe ohneweiters auch für die künftigen Hauptbahnzwecke geeignet ist.

Die im Vorstehenden beschriebene Trasse durch das Lafnitzthal verdient gegenüber den vom Standpunkte der technischen Ausführbarkeit gleichfalls in Betracht kommenden Varianten von Hartberg durch das Thal des Lungitzbaches über Lungitz, Vagendorf und Lehen oder von Hartberg durch das Safenthal über Eggendorf, Seibersdorf und Grafendorf aus dem Grunde den Vorzug, weil die erstere Linie nicht nur bei einem erheblich geringeren Baukostenerfordernisse den wirthschaftlichen und Verkehrsbedürfnissen des in Rede stehenden Gebietes der Oststeiermark ebenso gut entspricht wie die anderen Varianten, sondern weil dieselbe auch durch ihre Lage in der Nähe der ungarischen Grenze geeignet erscheint, einen Theil des in letzterer Zeit aus dem Grenzgebiete auf die Localbahn Pinkafeld - Steinamanger abgelenkten Verkehres wieder zurückzugewinnen.

Dabei entspricht die gewählte Trassenführung auch am Besten den im Hinblicke auf die Eigenschaft der Linie Hartberg—Friedberg als einer Theilstrecke der geplanten Bahnverbindung Aspang-Hartberg zu stellenden technischen Anforderungen.

Im Hinblicke auf diese allgemein anerkannte volkswirthschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung einer Schienenverbindung zwischen den dermaligen Bahnendpunkten Aspang und Hartberg konnte es die Regierung nur mit Befriedigung begrüssen, als sich die Actiengesellschaft der Eisenbahn Wien-Aspang vor einiger Zeit bereit erklärte, unter gewissen Voraussetzungen, zu welchen insbesondere auch die Erlangung eines ziemlich weitgehenden Antheiles an den in Betracht kommenden Transitverkehren gehörte, die Fortführung ihrer Linie bis Hartberg in Aussicht zu nehmen. Bei den in dieser Richtung geführten Verhandlungen hat sich jedoch herausgestellt, dass die von der Actiengesellschaft der Eisenbahn Wien-Aspang vorausgesetzten Transittransporte für die neue Bahnverbindung absolut nicht zu gewinnen wären, und es hat sich sohin die genannte Bahngesellschaft im Hinblicke auf das Ergebniss der vorgedachten Verhandlungen, sowie auf den Umstand, dass der Gesellschaft die seitens der Staatsverwaltung aus naheliegenden verkehrspolitischen Erwägungen verlangte Uebergabe der neuen Bahnverbindung in den Staatsbetrieb nicht convenirte, im October 1898 zu der Erklärung veranlasst gesehen, dass sie nicht in der Lage sei, die Ausführung der projectirten Bahnlinie zu übernehmen.

Angesichts dieser Sachlage erwuchs nun für die Regierung die Aufgabe, die Realisirung der als dringend wünschenswerth anerkannten Bahnverbindung auf einer anderen Grundlage anzustreben. Hiebei konnte sich die Regierung der Wahrnehmung nicht verschliessen, dass die volle Ausnützung der projectirten Bahnlinien, insbesondere für den Durchzugsverkehr, dadurch wesentlich behindert erscheint, dass sich die Anschlussbahn in der Richtung gegen Wien im Besitze einer selbstständigen, naturgemäss in erster Linie ihre Sonderinteressen berücksichtigenden Privatunternehmung befindet. Dieser Umstand fällt umsomehr ins Gewicht, als eine Einlösung der Eisenbahn Wien-Aspang auf Grund der concessionsmässigen Bestimmungen noch auf Jahre hinaus praktisch nicht in Betracht gezogen werden kann.

Durch die Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde für die genannte Eisenbahn vom 28. November 1877, R.-G.-Bl. Nr. 12 ex 1878, erscheint nämlich allerdings formell die Möglichkeit geboten, die Einlösung dieser Bahn auch vor Ablauf des dreissigsten Concessionsjahres vorzunehmen, allein die concreten Bestimmungen über die Berechnung des Entgeltes für die Einlösung der Bahn stellen sich für den Staat so exceptionell ungünstig dar, dass eine Erwerbung der Bahn auf dieser Grundlage nur mit ganz unverhältnissmässig grossen finanziellen Opfern des Staates bewirkt werden könnte.

Unter diesen Umständen erschien es der Regierung geboten, nicht sofort an den Ausbau der ganzen Bahnlinie zu schreiten, wofür übrigens vorläufig auch die erforderlichen technischen Grundlagen nicht gegeben wären, sondern zunächst auf dem Wege, welcher bisher durch die Sicherstellung der Localbahnen Fehring-Fürstenfeld (Gesetz vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 54) und Fürstenfeld-Hartberg (Gesetz vom 27. Mai 1890, R.-G.-Bl. Nr. 94), mit durchaus befriedigendem Erfolge eingeschlagen wurde, einen weiteren Vorstoss zu machen und zu diesem Behufe vor Allem die Fortsetzung der letztgenannten Bahnlinie von Hartberg bis Friedberg in Aussicht zu nehmen.

Die Beurtheilung dieses nunmehr vorliegenden Bahnprojectes hätte somit in erster Linie und hauptsächlich aus dem Gesichtspunkte zu erfolgen, dass damit eben die lange angestrebte Wechselbahn der Verwirklichung wieder um ein bedeutendes Stück näher gerückt wird; in diesem Belange bedarf die Linie Hartberg—Friedberg im Hinblicke auf das oben Ausgeführte wohl keiner weiteren Begründung.

Es kann jedoch darauf hingewiesen werden, dass die gegenständliche Linie auch in ihrer vorläufig in Aussicht genommenen Ausdehnung schon jetzt dazu berufen erscheint, die Bezirke Hartberg und Friedberg dem Eisenbahnnetze anzugliedern und ihnen damit die Möglichkeit einer besseren wirthschaftlichen Entwicklung zu bieten.

Insbesondere wird es möglich werden, die in dem oberen Lasnitzthale und dessen Seitenthälern vorhandenen grossen Waldbestände rationell und nutzbringend zu verwerthen.

Die vorwiegend Landwirthschaft und Viehzucht betreibende Bevölkerung des Attractionsgebietes wird durch die neue Bahnverbindung nicht nur in die Lage versetzt werden, die Producte des fruchtbaren Bodens und die Erträgnisse der Viehzucht mit grösserem Vortheile als bisher zu verwerthen, sondern sie wird auch Gelegenheit haben, durch den erleichterten Bezug von Dungstoffen ihren landwirthschaftlichen Betrieb intensiver und damit ergiebiger zu gestalten.

Es dürfte wohl auch keinem Zweifel unterliegen, dass, begünstigt durch das neu zu schaffende Communicationsmittel und unter Verwerthung der vorhandenen Wasserkräfte, sich grössere industrielle Etablissements entwickeln und damit nicht nur der Gegend erhöhten Wohlstand, sondern auch der neuen Bahnlinie grössere Transporte zuführen werden. Insbesondere dürften auch die in Pinggau bei Friedberg bestehenden entwicklungsfähigen Betriebe der Loden- und Kotzenerzeugung erhöhte Leistungsfähigkeit gewinnen.

Weiters wäre auch darauf hinzuweisen, dass das Attractionsgebiet mehrere landschaftlich schöne und historisch bemerkenswerthe Stätten aufweist, die zwar durch die Thätigkeit gemeinnütziger Vereine erschlossen und zugänglich gemacht wurden, aber doch bisher für einen zahlreicheren Besuch zu schwer erreichbar sind.

Ungeachtet der im Vorstehenden angeführten wirthschaftlichen Vortheile wird aber die projectirte Linie wenigstens insolange, als die Verbindung mit der Eisenbahn Wien-Aspang nicht hergestellt sein wird, kaum eine Verzinsung für das in dieselbe zu investirende Capital, welches wegen der erwähnten Rücksichtnahme auf die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse mit dem verhältnissmässig hohen Betrag von K 4,040.000 veranschlagt wird, abwerfen können.

Hiebei kann jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass der Staat an den Betriebsergebnissen der anschliessenden Localbahnen Fürstenfeld - Hartberg und Fehring-Fürstenfeld durch einen namhaften Actienbesitz interessirt ist, dass sohin die von der neuen Linie zu erwartende Einnahmensteigerung der beiden genannten anschliessenden Unternehmungen auch den staatlichen Finanzen zugute kommen wird.

Bezüglich einer weiteren Herabminderung der dem Staate aus diesem Bahnbaue erwachsenden finanziellen Belastung liegen bereits Beschlüsse des steiermärkischen Landesausschusses, sowie Zusicherungen der betheiligten autonomen Körperschaften vor, welche an Stelle einer directen Beitragsleistung die Abtretung von Stammactien der erwähnten beiden anschliessenden Localbahnen zum Gegenstande haben, wodurch die eventuelle spätere Einlösung dieser Localbahnen durch den Staat wesentlich erleichtert werden würde.

Der Uebersichtlichkeit halber werden die wichtigsten Daten hinsichtlich der neu zu erbauenden Staatsbahnlinien in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Benennung der Bahn	Länge in Kilometern	Vollendungstermin	Präliminirte Gesammtbaukosten	In früheren Investitionspräliminarien eingestellte Credite	Im Investitionspräliminare pro 1900 eingestellte Credite	Im Gesetzentwurfe bis 1904 beanspruchte Credite	Nach 1904 anzusprechende Credite
			in Kronen				
Tauernbahn:							
a) Schwarzach—Gastein	30	1903	*) 12,000.000	.	.	12,000.000	
b) Gastein – Südbahn	47	1907	48,000.000	.	.	1,400.000	46,600.000
	77		zus. 60,000.000	.	.	13,400.000	
Karawankenbahn:							
a) Klagenfurt—Villach	44	1904	38,000.000	.	.		
b) Villach—Bärengraben	**) 22		6,000.000	.	.		
	66		zus. 44,000.000	.	.		
Wocheinerbahn (Assling—Görz)	91	1904	60,000.000	.	.	103,600.000	18,400.000
Görz—Triest	53	1904	18,000.000	.	.		
			zus. 122,000.000				
Lemberg—Sambor—Grenze	173	1903	38,200.000	280.000 im Jahre 1898 4,520.000 im Jahre 1899	1,000.000	32,320.000	80.000
Pyhrnbahn	42	1903	12.000.000	.	200.000	11,800.000	.
Rakonitz—Laun	43	1901	8,000.000	.	.	8,000.000	.
Hartberg—Friedberg	27	1901	4,040.000	.	.	4,040.000	.
Summe . .	572	—	244,240.000	4,800.000	1,200.000	173,160.000	65.080.000

*) Inclusive der Kosten der Herstellung des zweiten Geleises von Bischofshofen nach Schwarzach-St. Veit.
**) Inclusive des circa 4 Kilometer langen zweiten Geleises von Villach angefangen.

III. Bau- und Investitionspräliminare.

In den einleitenden Ausführungen (Absehnitt I) sind die Erwägungen dargelegt, welche die Regierung bestimmt haben, das Bauprogramm für die Ausführung der zur Sicherstellung beantragten neuen Staatsbahnlinien zu einem absehliessenden Bau- und Investitionsprogramme und Präliminare der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende 1904 zu erweitern, die für diesen Zeitraum erforderlichen Credite sofort anzusprechen und die Bewilligung zur Geldbeschaffung durch Anlehensaufnahme zu erbitten.

In dem vorliegenden Bau- und Investitionspräliminare sind nun die für die einzelnen Jahre angesprochenen Credite postenweise angeführt und erübrigt daher nur, die angesetzten Credite im Einzelnen zu begründen und soweit als möglich ziffermässig nachzuweisen.

a) Erforderniss für die neuen Eisenbahnen.

(Post-Nr. 1 bis 6 des Präliminars.)

In den Posten 1 bis 6 dieses Präliminars sind die Erfordernisse für die programmmässige Ausführung der naeh Artikel I auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen für die obige Zeit posten- und jahrweise angeführt, wobei von der Annahme ausgegangen wird, dass es möglieh sein werde, aueh die sub 2 angeführte Eisenbahn Klagenfurt (Villach)-Görz-Triest, ungeachtet der gerade bei diesem Bahnbaue zu überwindenden besonderen technischen Sehwierigkeiten, innerhalb des im Artikel IV angesetzten knappen Bautermines, das ist im Jahre 1904, dem öffentliehen Verkehre zu übergeben.

Sollte dies gleichwohl nicht zu ermögliehen sein, so wird eben im Sinne der im Artikel X enthaltenen Ermächtigung eine angemessene Erstreckung der Verwendungsdauer der für die einzelnen Jahre angesetzten Credite zu erfolgen haben.

Bezüglieh der Theilstreeke der Tauernbahn von Gastein bis zum Anschlusse an die Linie Villach—Franzensfeste der Südbahn werden in den Jahren 1905 bis 1908 die weiteren, im techniseh-eommerciellen Beriehte jahrweise angegebenen Bauerfordernisse im Gesammtbetrage von K 46,600.000, ebenso wie das nach dem Jahre 1904 erwachsende, mit K 18,400.000 präliminirte Erforderniss für die gänzliehe Vollendung und Schlussabreehnung der Karawanken-, Woeheiner und Triester Linie seinerzeit im verfassungsmässigen Wege anzusprechen sein.

Von den mit K 38,200.000 präliminirten Kosten der sub 2 angeführten Eisenbahn Lemberg - Sambor - Grenze sind, wie bereits in der speciellen Begründung dieses Bahnprojeetes hervorgehoben worden ist, Theilbeträge von K 280.000 und K 4,520.000 in die Investitionspräliminarien pro 1898 und 1899 aufgenommen worden, und wird ein weiterer Theileredit von K 1,000.000 in dem mit dem Staatsvoranschlage zur verfassungsmässigen Behandlung eingebraehten Investitionspräliminare pro 1900 angesprochen; das nach Verwendung des präliminirten Gesammteredites für die Jahre 1901 bis 1904 per K 32,320.000 etwa noch verbleibende, voraussiehtlieh nur geringe Resterforderniss wird dann eventuell gleichfalls im Jahre 1905 zu erwirken sein.

Auch für die Pyhrnbahn, Post-Nr. 3, wird bereits im Investitionspräliminare pro 1900 ein Theilcredit von K 200.000 angesprochen, so dass das mit K 12,000.000 veranschlagte Gesammterforderniss für diese Bahn dureh die bis Ende 1904 vorgesehenen Credite seine vollständige Bedeekung finden wird.

b) Fortsetzung bereits gesetzlich genehmigter Bahnbauten.

(Post-Nr. 7 bis 10 des Präliminars.)

In Post-Nr. 7 bis inelusive 10 des Präliminars werden die bis Ende 1904 erforderlichen Credite für die bereits mit dem Gesetze vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, Artikel I, ZZ. 22 bis 25, dann Artikel XIV bis XVI, sichergestellten Staatsbahnlinien normirt, von welchen die Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów im Jänner dieses Jahres bereits dem Betriebe übergeben worden ist und die Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangen wird.

Aueh für diese Eisenbahnen sind Theilcredite in die Investitionspräliminarien früherer Jahre einbezogen und in dem noeh der verfassungsmässigen Behandlung unterliegenden Investitionspräliminare pro 1900 angesproehen worden, wie die naehstehende Zusammenstellung zeigt:

Postnummer	Benennung der Bahn	Eingestellt in das Investitionspräliminare						Gesetzlieh bewilligter Maximalbetrag
		1897	1898	1899	1900	1901—1904	zusammen bis 1904	
		Kronen						
7	Spalato-Aržano . . .	—	—	—	1,400.000	10,860.000	12,260.000	12,620.000
8	Gravosa-Boeche di Cattaro	—	160.000	2,400.000	6,000.000	3,072.000	11,632.000	11,632.000
9	Przeworsk-Rozwadów . .	*) 125.247	400.000	7,800.000	1,200.000	814.000	10,339.247	10,340.000
10	Freudenthal — Klein-Mohrau	—	80.000	—	1,212.000	156.000	1,448.000	1,448.000
	Summe . . .	125.247	640.000	10,200.000	9,812.000	14,902.000	35,679.247	36,040.000

*) Hierin enthalten die im Jahre 1897 eingetretene Ueberschreitung des Credites von K 35.247·48.

Es ergibt sieh hieraus, dass durch die im beiliegenden Präliminare bis Ende 1904 vorgesehenen Baucredite für die vorgenannten vier Staatsbahnen, mit Ausnahme der Eisenbahn Spalato-Aržano, für welche eventuell noch im Jahre 1905 ein Resterforderniss von K 360.000 anzusprechen sein wird, die gesetzlieh für den Bau bewilligten Maximalkostenbeträge ersehöpft sein werden.

c) Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen.

(Post-Nr. 11 des Präliminars.)

Die für die Jahre 1901 bis 1904 eingesetzten jährlichen Pauschalbeträge von K 1,800.000, zusammen also von K 7.200.000, für die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für Privateisenbahnen sollen, wie in der Einleitung angeführt, nur naeh Massgabe bereits ertheilter oder noeh zu erwirkender gesetzlieher Ermächtigung verwendet werden.

Mit Rücksicht auf die aus früheren Creditbewilligungen noch zur Verfügung stehenden Beträge und im Hinblieke auf die in den einleitenden Bemerkungen hervorgehobene Nothwendigkeit der thunliehsten Zurückhaltung bei weiterer Gewährung von Localbahnsubventionen glaubt die Regierung, mit den angesprochenen Pauschalbeträgen das Auslangen finden zu können.

d) Investitionen im Staatsbetriebe.

(Post-Nr. 12 bis 20 des Präliminars.)

Allgemeine Bemerkungen.

Schon seit einer Reihe von Jahren ist eine stetige Steigerung des Verkehres auf den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen wahrnehmbar, und zwar in einem solehen Umfange, dass die ursprünglich unter ganz anderen Voraussetzungen geschaffenen Bahnanlagen fast durehaus überlastet erscheinen, und ein noeh intensiverer Verkehr, wie ein soleher voraussiehtlich aueh in näehster Zeit zu gewärtigen ist, ohne augenscheinliche Ge-

fährdung der Betriebssicherheit mit den bestehenden Mitteln nicht mehr bewältigt werden kann.

Nach den statistischen Angaben über die Verkehrssteigerung der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen in der Dekade 1888 bis 1898 beträgt die Zunahme rücksichtlich der Personenkilometer 91·95 Percent, rücksichtlich der Eilgut-Tonnenkilometer 62·93 Percent und rücksichtlich der Frachten-Tonnenkilometer 56·76 Percent.

Wenn auch seit der erfolgten Uebernahme der einzelnen Bahnen in den Staatsbetrieb aus den im Extraordinarium des Staatsvoranschlages, sowie später in den Investitionspräliminarien angesprochenen Mitteln vielfache Umgestaltungen, Ergänzungen und Meliorirungen der Bahnanlagen vorgenommen worden sind, so darf nicht übersehen werden, dass die vom Staate übernommenen Linien zumeist schon in ihrem damaligen Zustande erheblich überlastet und die durchgeführten Vervollständigungen und Erweiterungen der ursprünglichen Anlagen und Einrichtungen zunächst nur dazu bestimmt waren, der Bewältigung des bereits vorhandenen Verkehres und den gegenüber der staatlichen Verwaltung bedeutend gesteigerten Anforderungen des reisenden und verfrachtenden Publicums zu genügen. Hiebei konnte aber dem weiteren Anwachsen des Verkehres gar nicht oder zum mindesten nicht in genügender Weise Rechnung getragen werden. Durch die Vereinigung so vieler Linien unter eine einheitliche Verwaltung wurden ferner dem Verkehre vielfach ganz neue Wege gewiesen, so dass einzelne Linien, welche früher nur von untergeordneter Bedeutung waren, fortan Massenverkehre zu bewältigen haben und dementsprechend ausgestaltet werden müssen. Auch darf nicht übersehen werden, dass die Verkehrszunahme bezüglich der einzelnen Staatsbahnlinien sich nicht gleichmässig auf das ganze Jahr vertheilt, sondern im Personenverkehre zumeist nur in wenigen Sommermonaten, im Frachtenverkehre in wenigen Herbst- und Wintermonaten sich geltend macht. Schliesslich ist bei der Beurtheilung des Bedürfnisses für die entsprechende Ausgestaltung der Bahnanlagen, insbesondere der Stationen, noch der weitere Umstand zu berücksichtigen, dass im Laufe der Jahre eine Vermehrung der Fahrbetriebsmittel stattgefunden hat, für deren Unterbringung, Reparatur und Ausrüstung ausreichend vorgesorgt werden muss.

Es entfielen per Betriebskilometer:

Im Jahre 1888: 0·56 Personenwagen, 3·23 Lastwagen, 0·169 Locomotiven;

im Jahre 1898: 0·74 Personenwagen, 4·35 Lastwagen, 0·239 Locomotiven.

Die Zunahme beträgt daher bei den Personenwagen 32·1, bei den Lastwagen 34·7 und bei den Locomotiven 41·4 Percent und erfordert sonach eine ausreichende Vermehrung der Remisen, Werkstätten, Depot- und Rangirgeleise, Wasserstationen, Kohlendepots etc. etc.

Alle diese Umstände und die Erkenntniss, dass den vorliegenden Anforderungen unbedingt Rechnung getragen werden muss, waren die Veranlassung, dass an Ort und Stelle eingehende Erhebungen gepflogen wurden, um sicherzustellen, welche Massnahmen zur Ergänzung der unzureichenden Anlagen vorzukehren sein werden. Die aufgestellten Erfordernissnachweisungen wurden im Eisenbahnministerium einer eingehenden strengen Prüfung und, soweit zulässig, einer weitgehenden Reduction unterworfen, und ist auf diese Weise das Erforderniss für die Zeit von 1901 bis 1904 mit solcher Genauigkeit und Sorgfalt ermittelt worden, dass dasselbe dem aufgestellten Investitionsprogramme und Präliminare für den obigen Zeitraum mit Beruhigung zugrunde gelegt werden kann, wobei selbstverständlich geringere Modificationen und Verschiebungen bezüglich der einzelnen in Aussicht genommenen Herstellungen, Einrichtungen und Anschaffungen nicht ausgeschlossen sind.

Zur näheren Erläuterung der einzelnen Posten wird Nachstehendes angeführt:

Bau zweiter, beziehungsweise dritter und vierter Geleise (Post 12 des Präliminars).

Die Nothwendigkeit und theilweise Dringlichkeit des Baues von zweiten, dritten und vierten Geleisen auf den unten verzeichneten Bahnstrecken ist darin begründet, dass der Zugsverkehr in diesen Strecken bereits ein derart dichter geworden ist, dass das Einlegen weiterer erforderlicher Züge überhaupt nicht mehr oder doch nur unter besonderen Schwierigkeiten möglich ist, und somit diese Strecken nahezu an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind.

Die Bedenken in Bezug auf die Sicherheit des Verkehres bei so unzureichender Ausrüstung der currenten Bahn mit nur einem Geleise oder einer nicht genügenden Zahl von Geleisen werden um so grösser, wenn berücksichtigt wird, wie leicht die so dringend nothwendige Aufrechthaltung der Regelmässigkeit im Zugsverkehre in Frage gestellt werden kann, wenn einer der verkehrenden Züge, sei es infolge von Witterungseinflüssen oder wegen verspäteten Eintreffens eines Anschlusszuges, auch nur im geringsten aus seiner Fahrordnung gebracht wird und Verspätungen erleidet, beziehungsweise im übrigen Zugsverkehre hervorruft.

Behufs anstandsloser Abwicklung des Verkehres wird sohin in Fortsetzung der bereits in den Vorjahren eingeleiteten und auch für das Jahr 1900 vorgesehenen Action die Herstellung zweiter, dritter und vierter Geleise in den nachstehend angeführten Bahnstrecken in Antrag gebracht:

Post-Nr.	Bezeichnung der Strecke	Kilometer	Kosten im Ganzen	Kosten per Kilometer	In früheren Investitions-präliminarien angesprochen	Im vorliegenden Bau- und Investitions-präliminare vorgesehen
			Kronen			
1	Hütteldorf—Purkersdorf . . . . 3. und 4. Geleise	6	2,580.000	430.000	200.000	2,380.000
2	Matzleinsdorf—Unter-Hetzendorf . . . 2. „	1·6	366.400	229.000	200.000	166.400
3	Absdorf—Gmünd . . . . . 2. „	120	17,000.000	141.666	1,000.000	16,000.000
4	Wels—Salzburg, 2. Geleise, Fortsetzung Linz—Abzweigung	101	9,057.400	89.677	3,800.000	5,257.400
5	Station Linz . . . . . 3. Geleise	2	50.000	25.000	25.000	25.000
6	Wels—Neumarkt-Kallham . . . . . 2. „	30	2,000.000	66.666	—	2,000.000
7	St. Michael—Zeltweg . . . . . 2. „	30	3,412.000	113.733	—	3,412.000
8	Glandorf—St. Veit an der Glan . . . 2. „	2	180.000	90.000	—	180.000
9	Tarvis—Alt-Tarvis . . . . . 2. „	1	220.000	220.000	—	220.000
10	Vyšehrad—Smichow . . . . . 2. „ *)	1	2,780.000	2,780.000	1,600.000	1,180.000
11	Smichow—Beraun . . . . . 2. „	39	5,460.000	140.000	500.000	4,960.000
12	Beraun—Königshof . . . . . 2. „	4	417.200	104.300	200.000	217.200
13	Königshof—Zdic . . . . . 2. „	5	1,090.000	218.000	480.000	610.000
14	Prag—Beneschau . . . . . 2. „	51	4,566.000	89.529	—	4,566.000
15	Ossegg—Kosten . . . . . 2. „	7	400.000	57.143	—	400.000
16	Obernitz—Postelberg . . . . . 2. „	18	1,700.000	94.444	1,350.000	350.000
17	Für eine Theilstrecke Budweis—Pilsen . 2. „	36	4,200.000	116.666	500.000	3,700.000
18	Zuczka—Czernowitz . . . . . 2. „	1	424.000	424.000	—	424.000
		455·6	55,903.000		9,855.000	46,048.000

*) Einschliesslich der neuen Moldaubrücke und der Station Vyšehrad.

Die dringende Nothwendigkeit der ad Post 1 bis incl. 5, 10 bis incl. 13, 16 und 17 der vorstehenden Tabelle angeführten zweiten, dritten und vierten Geleise ist bereits in den Staatsvoranschlägen, beziehungsweise Investitionspräliminarien der früheren Jahre nachgewiesen worden. Die für diese Positionen als Erforderniss bis Ende 1904 eingestellten Beträge stellen sonach nur den Bedarf für die Fortsetzung und Beendigung dieser Geleiseanlagen dar.

Die Nothwendigkeit der weiters in Aussicht genommenen zweiten Geleise wird, wie folgt, erläutert:

Ad Post 6, Wels—Neumarkt-Kallham. In der ganzen Strecke verkehren täglich 4 Schnellzüge, sowie 10 Personen- und 8 Güterzüge; in der Theilstrecke Wels—Haiding 8 Personenzüge. Die Verkehrszeiten von 22 Zügen fallen in die Zeit von 8 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends, und nur jene von 8 Zügen in die restliche Tageszeit. Die Stationsdistanzen betragen bis zu 10·8 km, woraus sich für Zugskreuzungen der Güterzüge ein Intervall von 60 bis 80 Minuten ergibt und bei Einlegung weiterer Züge bedeutende Verkehrsschwierigkeiten eintreten würden.

Ad Post 7, St. Michael—Zeltweg. In dieser Strecke verkehren regelmässig täglich 6 Schnell-, 10 Personen- und 14 Güterzüge, das sind 30 Züge, wozu noch 6 Locomotivfahrten in der Strecke Zeltweg—Knittelfeld zuzurechnen sind. Die Stationsdistanzen betragen bis 8·3 km. Bei Einleitung weiterer Züge, die voraussichtlich erforderlich sein wird, könnte die Regelmässigkeit des Verkehres nicht mehr aufrecht erhalten werden.

Ad Post 8, Glandorf—St. Veit an der Glan. In dieser Strecke verkehren täglich 6 Schnell-, 8 Personen-, 10 Güter- und 10 Localzüge, zusammen also 34 Züge, deren Verkehrszeiten in die Stunden von 5 Uhr Früh bis 10 Uhr Abends fallen, wodurch mit Rücksicht auf die Anschlussverhältnisse die Herstellung des zweiten Geleises unbedingt nothwendig wird.

Ad Post 9, Tarvis—Alt-Tarvis. Die Strecke Tarvis—Alt-Tarvis liegt längs der Linie Tarvis—Laibach, und befindet sich in Alt-Tarvis die Heizhausanlage für die vorerwähnte Strecke. Es verkehren regelmässig 8 Personen- und 9 Güterzüge, für welch letztere in der Strecke Tarvis—Ratschach—Weissenfels bei 20 Permill Steigung Schiebedienst zur Anwendung kommt. Für jeden von Tarvis in der Richtung nach Laibach abgehenden Zug müssen die erforderlichen Locomotiven vom Heizhause in Alt-Tarvis nach Tarvis fahren und ebenso von jedem in Tarvis eintreffenden Zuge nach Alt-Tarvis ins Heizhaus zurückkehren. Das zweite Geleise erscheint daher aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten unbedingt nothwendig.

Ad Post 14, Prag—Beneschau. In dieser in continuirlichen Steigungen von mehr als 10 Permill liegendeu Strecke verkehren täglich 4 Schnell-, 14 Personen-, 1 gemischter, 13 Güter- und 3 periodische Personenzüge; ausserdem sind regelmässig 7 Locomotivfahrten, also zusammen 42 Fahrten erforderlich. Hiezu kommen in der Strecke Beneschau—Čerčan-Pišely noch 4 gemischte Züge der Strecke von Eule bis zur Abzweigung Čerčan. Die Stationsentfernungen betragen bis zu 9·2 km, woraus für Kreuzungen der Güterzüge ein Intervall von mehr als 1 Stunde und 25 Minuten resultirt, so dass eine weitere in der Folge kaum zu vermeidende Vermehrung der Züge ohne Herstellung des zweiten Geleises ausgeschlossen wäre.

Ad Post 15, Ossegg—Kosten. Es verkehren in dieser Strecke täglich regelmässig 6 Personen- und 39 Güter- und Locomotivzüge, ausserdem periodisch noch 2 Personenzüge, zusammen also 47 Züge. Die Güterzüge werden bereits mit Vorspann- und Schiebemaschine befördert, so dass diese Strecke mit Rücksicht auf die vorhandene Steigung von 13 Permill und die Stationsentfernung bis 6·4 km, aus welcher für Güterzüge ein Kreuzungsintervall von 50 Minuten resultirt, bis auf das äusserst zulässige Mass ausgenützt ist.

Ad Post 18, Zuczka—Czernowitz. Es verkehren täglich 4 Schnell-, 10 Personen- und 8 Güterzüge in der Hauptstrecke und ausserdem 4 gemischte und 2 Güterzüge in der Seitenlinie, zusammen 28 Züge. Wesentlich ist jedoch der Umstand, dass die vergrösserte Station Zuczka behufs Entlastung der Station Czernowitz für diese als Vorbahnhof dienen soll, wodurch sich ein permanenter Verkehr zwischen diesen zwei Stationen ergeben wird, so dass auch hier das zweite Geleise aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten nothwendig erscheint.

Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres.

(Post 13 des Präliminars.)

1. Die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien vorgeschenen Massnahmen umfassen nachstehende Herstellungen und Einrichtungen:

a) Einzelne ursprünglich als Localbahnen gebaute Linien müssen behufs Ermöglichung einer Erhöhung der Zugsgeschwindigkeiten und einer Vermehrung der verkehrenden Züge mit Rücksicht auf ihre Verkehrsentwicklung und Zugsdichte theils zur Gänze auf Vollbetrieb eingerichtet, theils wenigstens mit einigen Einrichtungen einer Vollbahn ausgestaltet werden.

Aus diesem Grunde erscheint es nothwendig, die derzeit noch mangelnden Absperrungen der Wegübergänge und die nothwendigen Wächterhäuser in den Strecken St. Pölten — Tulln, Jägerndorf — Ziegenhals — Hannsdorf, Oświęcim—Podgórze, Sucha—Skawina und Chryplin—Husiatyn herzustellen, wofür das Erforderniss mit zusammen K 1,436.800 präliminirt wird.

b) Infolge Ausbaues der Linien Zeltweg—Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan muss behufs Ermöglichung der einheitlichen und ökonomischen Zugsführung von Zeltweg bis Cilli die Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg durch Beseitigung der scharfen Bögen, Verbesserung der Neigungsverhältnisse, Verstärkung der Brücken und des Oberbaues und durch Herstellung einer Verbindungscurve nach Ottischnigberg entsprechend ausgestaltet werden, wofür bereits pro 1899 und 1900 zum Theil vorgesorgt wurde; Resterforderniss Kronen 1,356.600.

c) Der intensive Zugsverkehr auf einzelnen eingeleisigen Linien, insbesondere auf der Linie St. Valentin—Budweis und anderen Linien des Directionsbezirkes Linz, dann auf mehreren Strecken der Directionsbezirke Prag und Villach ist dadurch wesentlich gehemmt und erschwert, dass mehrere Stationsentfernungen zu gross sind; es ist daher nothwendig, in diesen langen Distanzen Zugskreuzungen zu ermöglichen, was durch Anlage von Betriebsausweichen mit einem Kostenerfordernisse von K 1,956.600 geschehen soll.

d) In der Strecke Hirt—Treibach—Althofen und in Kilometer 320·5/7 Amstetten—Pontafel erwachsen der Führung der Züge mit den für die ehemalige Kronprinz Rudolf-Bahn festgesetzten Geschwindigkeiten dadurch wesentliche Erschwernisse, dass hier bei der ursprünglichen Anlage der Bahnlinie die Richtungsverhältnisse ungünstiger bestimmt worden sind als in den anderen Strecken, weshalb die Verbesserung der Richtungsverhältnisse in den angeführten zwei Strecken mit einem Erforderuisse von K 120.000 unerlässlich ist.

e) Für nach Massgabe des Bedarfes herzustellende Industriegeleise wird ein Credit von K 500.000 präliminirt.

2. Die Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres bezwecken einestheils die Sicherung desselben auf der Strecke (Fahren in Raumdistanz), anderentheils die Sicherung der Fahrten in Stationen und bei Bahnabzweigungen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erscheint die Ausführung von Streckenblockeinrichtungen, beziehungsweise die Umgestaltung bestehender Zugmeldeeinrichtungen in Blockstrecken auf Schnellzugslinien, sowie die Herstellung von Sicherungsanlagen in wichtigen Stationen dringend geboten.

Dementsprechend ist die Einrichtung von Streckenblocks, beziehungsweise die Umgestaltuug der Zugmeldeeinrichtungen in Streckenblocks auf mehreren Theilstrecken der Schnellzugslinien Wien—Salzburg, Wels—Simbach—Passau, Budweis—Pontafel, Wien—Eger und Krakau—Podwołoczyska mit einem Gesammterfordernisse von rund K 2,000.000 vorgesehen. Die Ausführung der Stationssicherungen auf obigen Schnellzugslinien erfordert ohne Rücksicht auf die in dem Präliminare für Stationserweiterungen enthaltenen Beträge eine Kostensumme von K 2,754.200.;

Hiezu kommen schliesslich noch die Kosten für Stationssicherungen auf anderen Linien mit K 185.800, worin die in dem nachfolgenden Präliminare für Stationserweiteruugen enthaltenen Beträge gleichfalls nicht inbegriffen sind.

Erweiterung von Stationen. (Post-Nr. 14 des Präliminars.)

Die gewaltige Zunahme, welche sowohl der Personen-, als auch der Lastenverkehr in steter Folge im Laufe der letzten Jahre erfahren hat und welche voraussichtlich noch nicht zum Stillstande gekommen ist, beeinflusst wohl in erster Linie die Stationsanlagen. Nachdem der grössere Theil der Stationen noch in der ursprünglichen Anlage besteht, welcher die Bewältigung der damaligen geringeren Verkehrsansprüche zugrunde lag, und überdies die Verhältnisse in einzelnen Stationen durch den Anschluss neuer Linien wesentliche Veränderungen erfahren haben, vermögen die meisten dieser nicht bereits entsprechend umgestalteten und erweiterten Stationsanlagen den gegenwärtigen Anforderungen nicht mehr zu genügen.

Es handelt sich sonach darum, nicht nur die dem Personen- und Güterdienste dienenden Anlagen den geänderten Verhältnissen anzupassen, sondern auch mit Rücksicht auf die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Maschinen die Durchbringung langer Züge durch entsprechende Verlängerung der Geleiseanlagen zu ermöglichen und der Vermehrung der Züge durch Schaffung von Kreuzungs- und Vorfahrgeleisen Rechnung zu tragen, endlich auch die Vergrösserung der zu Rangirzwecken bestimmten Geleiseanlagen vorzunehmen.

Weiters ist hiebei aber auch die stete Vermehrung zu berücksichtigen, welche der Fahrpark der Staatsbahnen im Laufe der letzten Jahre erfahren hat. Dieselbe bedingt die Ausgestaltung der in den Stationen bestehendeu Zugförderungsanlagen, sowie die Schaffung neuer solcher Anlageu, um die Aufstellung uud Remisirung von zeitweilig disponibel werdenden Wagen und Locomotiven zu ermöglichen und die erforderliche Anzahl von Locomotiven mit Wasser und Kohle versehen zu können; auch ist auf die Schaffung ausgedehnter Kohlenlagerungsplätze Bedacht zu nehmen, um die Bevorräthigung mit Kohle für mehrere Monate vornehmen und den Transport von Regiekohle zur Zeit des stärksten Parteienverkehres vermeiden zu könuen.

Die bisher bereits erfolgte und auch in der Zukunft im Auge zu behaltende Vermehrung des Locomotiv- und Wagenparkes bedingt aber weiters eine entsprechende Ausgestaltung der zu dessen Instandhaltung bestimmten Arbeitswerksätten, wobei auch der Umstaud mitwirkt, dass infolge der Stabilisirung der Arbeiter und des Entfalles der Accordarbeiten die Arbeitsstellen erheblich vermehrt werden müssen. In diesem Sinne musste zunächst für die Ausgestaltung der grossen Stationen, beziehungsweise für die Fortsetzung der diesfalls begonnenen Erweiterungen vorgesorgt werden.

Bei Berücksichtigung dieser Umstände wird die Gesammterweiterung folgender Stationen in Aussicht genommen, und zwar: Wien (K 1,817.800), Gmünd (K 3,060.600), Pöchlarn (K 379.800), Amstetten (K 2,536.000), Matzleinsdorf (K 2,022.000), Unter-Hetzendorf (K 461.600), Absdorf-Hippersdorf (K 238.000), Sigmundsherberg (K 248.000), Göpfritz (K 355.000), Vitis (K 297.400), Linz (K 2,000.000), St. Valentin (K 210.000), Wels (K 600.000), Attnang (K 400.000), Salzburg (K 5,600.000), Bischofshofen (K 960.000), Wilten (K 470.000), Bregenz (K 356.000), Knittelfeld (K 3,600.000), Hieflau (K 300.000), Selzthal (K 500.000), Villach, Rangirbahnhof (K 324.000), Laibach nebst Beitrag für den Südbahnhof (K 583.000), St. Andrae-Triest (K 1,200.000), Prag (K 3,620.000), Nusle-Vršovic (K 789.600), Pilsen (K 3,000.000), Marienbad (K 772.000), Budweis (K 4,600.000), Mährisch-Schönberg (K 191.400), Hannsdorf (K 314.000), Jägerndorf (K 2,950.000), Krakau (K 550.000), Podgórze-Płaszów (K 2,500.000), Rzeszów (K 1,474.000), Neu-Sandec (K 2,250.000), Wieliczka (K 240.000), Bochnia (K 360.000), Tarnów (K 350.000), Lemberg (K 1,736.000), Przemyśl (K 748.000), Stryj (K 2,116.000), Tarnopol (K 893.000), Podwołoczyska (K 869.400), Jaroslau (K 894.000), Posada-Chyrowska (K 958.000), Zagórz (K 1,028.000), Kolomea (K 548.000), Stanislau (K 1,235.400), Zuczka (K 1,990.000), Czernowitz (K 938.000).

Abgesehen von diesen die Gesammtausgestaltung aller in der betreffenden Station vorhandenen Anlagen umfassenden Stationserweiterungen, deren mit dem Gesammtbetrage von K 66,433.400 präliminirte Kosten übrigens bei weiterem Studium der bezüglichen Detailprojecte noch mehrfache Richtigstellungen erfahren dürften, sind in der obigen Postnummer des Präliminars auch noch jene Antheile an Erweiterungskosten inbegriffen, welche anlässlich der Einmündung von Localbahnen in den Anschlussstationen auf Rechnung der Staatsbahnen zu übernehmen sind.

Diese Erfordernisse sind, nachdem über die herzustellenden Localbahnen und die Art ihrer Anschlüsse derzeit noch keine definitive Entscheidung getroffen werden kann, nach Massgabe der in Aussicht stehenden, voraussichtlich in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangenden Localbahnprojecte schätzungsweise mit dem Gesammtbetrage von K 1,900.000 veranschlagt worden.

Ausser den in der Gesammterweiterung der oben namentlich angeführten Stationen bereits inbegriffenen Werkstättenanlagen werden überdies noch Erweiterungen der Werkstättenanlagen in Pilsen, Laun, Bludenz (Heizhauswerkstätte) und Feldkirch mit dem Erfordernisse von zusammen K 4,395.000 in Aussicht genommen.

Endlich sind in 420 Stationen kleinere Erweiterungen der bestehenden Stationsanlagen mit einem voraussichtlichen Kostenaufwande von K 5,485.600 durchzuführen.

Das gesammte im Vorstehenden ausgewiesene Erforderniss von K 78,214.000 vertheilt sich auf die einzelnen Staatsbahndirectionen, wie folgt:

Wien	K 11,245.500
Linz	„ 3,836.200
Innsbruck	„ 8,298.200
Villach	„ 5,644.000
Triest	„ 1,300.200
Prag	„ 6,146.200
Pilsen	„ 12,464.700
Olmütz	„ 4,114.200
Krakau	„ 8,457.800
Lemberg	„ 10,041.500
Stanislau	„ 6,665.500

Ergänzungsanlagen am Unterbau (Post-Nr. 15 des Präliminars).

Hieher gehören zunächst: die in verschiedenen Strecken nothwendigen Versicherungen des Bahnkörpers gegen Terrainabrutschungen, Steinfälle, Lawinenabstürze, Unterwaschungen etc. theils durch Anlage von neuen Tunnelen, Anlage von Galerieu, Stützmauern und Verkleidungsmauern der steilen Lehnen, endlich in einzelnen Fällen sogar durch Linienverlegungen mit dem Gesammtkostenbetrage von K 3,341.090.

Daruuter sind insbesoudere zu erwähnen: die Verlegung der Arlberglinie nächst der Spreubrücke (K 500.000), die Fortsetzung der Sicherung der Arlberglinie gegen Lawiuenabstürze (K 200.000), die Versicherung und Entwässerung der Abschnittsböschungen auf der Linie Amstetten—Pontafel in Kilometer 85·2, der Lehnenböschung iu Kilometer 97·0/4, die Verlängerung des Wandautunnels in Kilometer 99·1/2 einschliesslich der Verlegung der Trasse und der Eiseustrasse, die Sicheruug der Lehnen bei der Station Hieflau, die Verlegung der Trasse läugs der Ennsmauer in Kilometer 105·8/7 und die Tunnelirung der Lehne daselbst, ferner auf dem östlichen Netze nebst mehrfachen Uferversicherungen insbesondere auch die Versicherung des Bahnkörpers der Linie Lemberg—Itzkany.

Des Weiteren gehört zu den beabsichtigten Ergänzungsanlagen am Unterbaue: die Auswechslung hölzerner Brücken (zumeist von Ueberfahrtsbrücken) gegen solche aus Eisen oder Stein, welche vornehmlich als eine Massregel ökonomischer Natur auzusehen ist, weil bei einer solcheu Reconstruction die künftigen Erhaltungskosten bei gleichzeitiger Erhöhung der Benützungssicherheit erheblich herabgemindert werden, ferner die Verstärkung, eventuell Auswechslung eiserner Brücken.

Diese auf Grund der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, schon seit Jahren in Durchführung begriffene Massregel ist dadurch bedingt, dass die Brücken in ihrer ursprünglichen Tragfähigkeit für die mit Rücksicht auf die beanspruchte erhöhte Leistungsfähigkeit in Verwendung kommenden immer schwereren Maschiuentypen nicht mehr genügen.

Von den Kosten dieser Leistungen wird jeweils ein aliquoter Theil im Ordinarium des Eisenbahnbudgets verrechnet, so dass hier nur die Kosten des Mehrwerthes, und zwar mit dem Gesammtbetrage von K 5,542.000 vorgesehen werden.

Im Einzelnen wäre die Durchführung nachstehender Brückenobjecte hervorzuheben:

Auf der Linie Wien—Amstetten: die Ybbsbrücke (K 360.000), die Pielachbrücke (K 115.200 und die Traisenbrücke (K 320.000); auf der Linie Wien—Eger: das Provisorium der Tullnerbrücke (K 572.000) und die neue definitive Eisenconstruction derselben (K 1,512.000); auf der Strecke Amstetten—Salzburg: die Neuherstellung der Traunbrücke unter Beseitigung von drei Mittelpfeilern (K 440.000); ferner auf der Linie Salzburg—Wörgl: die Auswechslung von zwei Eisenbrücken über die Salzach und den Nothgraben, sowie die Verstärkung von Brücken dieser Linie (K 300.000); endlich die Auswechslung der Ybbsbrücke und der Ennsbrücke auf der Linie Klein-Reifling—Amstetten (K 190.000); die Auswechslung der hölzernen Ueberfahrten auf den Linien Gmünd—Eger (K 286.820) und Eisenstein—Dux (K 116.000); die Verstärkungen von Brücken auf der Linie Olmütz—Ziegenhals (K 250.000); weiters auf den östlichen Linien: die Auswechslung von sechs Eisenbrücken der Linie Saybusch—Neu-Sandec (K 120.000) und die Verstärkung der Pruth- und Serethbrücken auf der Linie Lemberg—Itzkany (K 150.000).

Zur Sicherung des Bahn- und Strassenverkehres sind auf Grund der diesfalls an alle Bahnverwaltungen ergangenen Verfügungen auch auf den Staatsbahnlinien die an den Niveaukreuzungen der Eisenbahnen mit Strassen und Wegen aufgestellten Zugschranken mit solchen automatischen Vorläutewerken

auszurüsten, welche eine willkürliche Kürzung der Vorläutedauer nicht gestatten. Nachdem sich aber die Durchführung der ganzen Action auf einen Zeitraum von 10 Jahren vertheilt, so entfällt von den hiefür veranschlagten Gesammtkosten per K 2,532.000 für die Periode 1900 bis 1904 nur ein Theilerforderniss von K 1,266.000.

Endlich gehören hieher auch jene, zusammen mit K 386.910 präliminirten Beträge, welche auf Grund getroffener Vereinbarungen oder behördlicher Entscheidungen seitens der Staatsbahnverwaltung als Concurrenzbeiträge für die Herstellung von Zufahrtsstrassen, Flussregulirungen, Wildbachverbauungen zu leisten sein werden.

Die Gesammtsumme des Erfordernisses für die Ergänzungsanlagen am Unterbaue beziffert sich sohin auf K 10,536.000.

Ergänzungsanlagen am Oberbaue (Post 16 des Präliminars).

Die Ergänzungsbauten am Oberbaue umfassen nachstehende Herstellungen:

1. Das Einlegen von Flussstahlschienen auf zusammen 1320 Geleisekilometern mit einem Gesammterfordernisse von K 7,128.000.

Um den Ersatz für die schadhaften und auszuwechselnden Schienen älterer Systeme zu beschaffen und die Leistungsfähigkeit einzelner Bahnlinien mit gegenwärtig schwachen Schienensystemen zu erhöhen, zugleich auch deren Erhaltung ökonomischer zu gestalten, ergibt sich die Nothwendigkeit, den Oberbau in den betreffenden Streckentheilen ganz zu erneuern und einen den Verhältnissen entsprechenderen stärkeren Oberbau einzulegen. Von den Kosten dieser Oberbauauswechslung wird hiebei im Investitionspräliminare nur der Mehrwerth in Rechnung gezogen, welcher gegenüber den Kosten des bezüglichen älteren und schwächeren Oberbaues resultirt, wogegen die anderweitigen Auslagen der Oberbauerneuerung zu Lasten des Budgetordinariums bestritten werden.

2. Das Einlegen von Weichen auf eisernen Unterlagen, zusammen 960 Stück per K 422.400.

Die in Rechnung gezogenen Kosten von K 440 für je ein Stück Weiche repräsentiren den Mehrwerth der Weichen mit eisernen Unterlagen gegenüber solchen mit Holzschwellen. Die anderweitigen Auslagen der Weichenneuanlage werden im Ordinarium des Eisenbahnbudgets verrechnet. Die neuen Weichen mit eisernen Unterlagen gelangen in erster Linie aus Sicherheitsrücksichten in den Hauptgeleisen und stark befahrenen Nebengeleisen der Stationen zur Verwendung und wird das Material der alten Weichen für die Erhaltung der noch übrigen Weichen gleicher Construction verwendet.

3. Das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen. Der hiefür präliminirte Betrag von K 530.000 repräsentirt den Mehrwerth der auf den Staatsbahnlinien in die Bahn eingelegten imprägnirten oder harten Schwellen gegenüber den ausgewechselten nicht imprägnirten oder weichen Schwellen.

4. Die Verstärkung bestehender Oberbausysteme.

Behufs Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verstärkung des Geleisegestänges zur Ermöglichung grösserer Fahrgeschwindigkeiten ist auf den betreffenden Streckentheilen die Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel, sowie das Einziehen von starken Winkellaschen an Stelle der Flachlaschen erforderlich; weiters ist in einigen speciellen Fällen die Einlegung eines besonders starken Oberbaues nothwendig, wofür ein Gesammtbetrag von K 1,553.600 präliminirt wird.

Im Ganzen belaufen sich sohin die unter Post 16 präliminirten Kosten auf K 9,634.000.

Ergänzungsanlagen am Hochbaue (Post 17 des Präliminars).

Die zur eigentlichen Ausübung des Verkehrs-, Zugförderungs-, Werkstättendienstes etc. erforderlichen Gebäude sind bereits in die unter Post Nr. 14 für Stationserweiterungen angesprochenen Beträge einbezogen worden. Als „Ergänzungsanlagen am Hochbaue“ werden daher nur solche Erfordernisse ausgewiesen, welche zur Herstellung von Gebäuden behufs Schaffung von Wohnungen für das Personale in den Stationen wie auf der currenten Strecke unbedingt erforderlich sind. Dieses Bedürfniss ist dadurch hervorgerufen, dass infolge der bedeutenden Verkehrszunahme allenthalben im Laufe der letzten Jahre erhebliche Personalvermehrungen eintreten mussten. Hiezu tritt noch der Umstand, dass die neuen Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten eine weitere Personalvermehrung für Ablösung, und zwar nicht nur beim Stations- und Zugförderungspersonale, sondern auch rücksichtlich des in der currenten Strecke verwendeten Wächterpersonales bedingen. Ebenso hat das aus Sicherheitsrücksichten eingeführte Fahren in Raumdistanz es nothwendig gemacht, auch für die hiedurch bedingten Zugsmeldeposten, beziehungsweise für Streckenblockwächter entsprechende Wohnräume vorzusehen. Weiters ist es aus sanitären und Sittlichkeitsrücksichten unabweislich geworden, auf einzelnen Linien jene Wächterhäuser, in denen gegenwärtig den Wächtern und ihren Familien nur ein einziger Wohnraum zugewiesen werden kann, entsprechend zu vergrössern. Auch müssen, um den Wächtern während ihrer Ruhezeit die volle Ruhe zu gewähren, bei jenen Wächterhäusern, wo dies noch nicht der Fall ist, durch Anbauten die für die Ablöser nothwendigen Diensträume geschaffen werden. Endlich mussten hier auch die nothwendigen Massnahmen zur Beschaffung geniessbaren Trinkwassers berücksichtigt werden.

In 24 Stationen sollen Wohnhäuser für Beamte, Unterbeamte und Diener mit einem Kostenaufwande von K 2,220.200 zur Ausführung gelangen. Speciell wären die nachstehenden Stationen hervorzuheben, für welche zu dem gedachten Zwecke der in Klammern beigesetzte Betrag präliminirt wird: St. Pölten (K 340.000), Hainfeld (K 100.000), Sigmundsherberg (K 260.000), Gmünd (K 360.000), Saalfelden (K 222.000), Bischofshofen (K 210.000) und Freudenthal (K 100.000).

Weiters sind zum Zwecke des Baues von Kasernen für das Zugs- und Maschinenpersonale als restliche Erfordernisse zur Vollendung der Kasernen in Hieflau, Unzmarkt, Villach und St. Michael zusammen K 104.400, Rzeszów K 108.000, Przemysl K 60.000 und Tarnopol K 48.000, ferner für eine Kaserne in Bludenz der Betrag von K 64.000 eingestellt worden.

Die Kosten für die Herstellung von Wohnhäusern für Beamte, Unterbeamte und Diener, sowie von Kasernen für das Zugs- und Maschinenpersonale sind zusammen mit K 2,603.600, das Erforderniss für Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von Wächterhäusern mit K 5,708.400 präliminirt, wonach sich für Post 17 die Gesammtsumme von K 8,312.000 ergibt.

Elektrische Anlagen (Post 18 des Präliminars).

Die gewaltigen Fortschritte, welche in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Anwendung der Elektricität gemacht wurden, lassen es nur als eine naturgemässe Folge erscheinen, dass auch der Eisenbahndienst sich dieselbe thunlichst nutzbar zu machen strebt. In dieser Hinsicht soll zunächst in den Stationen der grössten Städte, beziehungsweise in den Stationen hervorragendster Verkehrsbedeutung allmälig die elektrische Beleuchtung zur Einführung gelangen, wobei jeweils auch auf eine Stromabgabe für sonstige Betriebszwecke, als: Antrieb von Arbeitsmaschinen, von Schiebebühnen, Drehscheiben etc., Bedacht zu nehmen sein wird.

Unter der obigen Postnummer werden jedoch nur die Kosten der elektrischen Installation selbst präliminirt, während die Kosten für aus diesem Anlasse herzustellende Gebäude, sofern es sich um eigens zu erbauende Anstalten handelt, in die für Stationserweiterungen präliminirten Kosten einbezogen worden sind.

In diesem Sinne sind vorläufig für die Zeit bis Ende 1904 für derartige Installationen K 540.000 präliminirt, in welchem Betrage auch die Amortisationsbeträge, welche für bereits bestehende Anstalten vertragsmässig zur Zahlung gelangen, mitenthalten sind.

Bezüglich der Auswahl der Stationen, in welchen diese Anlagen durchgeführt werden sollen, sind noch eingehende Studien im Zuge, da hiebei auch die künftigen Betriebskosten wesentlich mit ausschlaggebend sind, und erwogen werden muss, ob in Anbetracht der localen Verhältnisse in einzelnen Fällen nicht etwa eine der anderen modernen intensiven Beleuchtungsarten sich als vortheilhafter erweist.

Nachdem ferner durch die so starke Zunahme des Verkehres, insbesondere infolge der Vermehrung der Züge viele Telegraphenleitungen schon überlastet erscheinen, müssen vielfach neue Telelegraphenleitungen gespannt und auch die Telegraphenstationen entsprechend erweitert werden, ferner muss mit Rücksicht auf die grosse räumliche Ausdehnung, welche einzelne Stationen schon gewonnen haben und durch die in Aussicht stehenden Erweiterungen noch erfahren werden, für die Möglichkeit der telephonischen Verständigung aller an der Dienstesausübung betheiligten Stellen vorgesorgt werden. Für diese Zwecke werden im Ganzen K 470.000 präliminirt.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll die Ausrüstung der Streckenwächter mit Telephonen in grösserem Umfange als bisher fortgesetzt und eine Verbesserung der Einrichtungen für die Glockensignalisirung durchgeführt werden.

Hiefür wird pro 1901 bis 1904 ein Betrag von K 990.000 präliminirt.

Endlich werden für die Durchführung verschiedenartiger sonstiger Neuerungen auf dem Gebiete der Anwendung der Elektricität für Eisenbahnbetriebszwecke, wie solche sich in den letzten Jahren in grosser Menge ergeben haben, hauptsächlich zu Erprobungszwecken Jahresbeträge von K 30.000 angefordert.

Somit beläuft sich das Erforderniss für elektrische Anlagen im Ganzen auf K 2,000.000.

Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werkstätten und Heizhäusern. (Post 19 des Präliminars.)

Im Verhältnisse zu der durch die stetige Steigerung des Verkehres und der Leistungen bedingten ausserordentlichen Inanspruchnahme und Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, sowie mit Rücksicht auf die gleichfalls immer complicirtere Bauart und Ausrüstung der Fahrbetriebsmittel steigen fortgesetzt auch die Anforderungen an die Reparaturstellen der Staatsbahnen.

Nachdem das Bestreben darauf gerichtet sein muss, die Zeit, während welcher die Fahrbetriebsmittel infolge der nothwendigen Revisionen und Reparaturen dem Betriebe entzogen werden müssen, auf ein möglichst kurzes Ausmass zu beschränken, ergibt sich die Nothwendigkeit, die Leistungsfähigkeit der Reparaturstellen durch Vermehrung und entsprechende Ausgestaltung der Hilfsmaschinen, Werkzeuge, sowie der sonstigen maschinellen Einrichtungen und Anlagen der Haupt- und Betriebswerkstätten zu heben.

Zur rascheren Ausführung kleinerer Reparaturen sollen weiters alle grösseren Heizhäuser dergestalt ausgerüstet werden, dass in denselben laufende Reparaturen sachgemäss und ökonomisch durchgeführt werden können, wodurch die sonst nothwendige Zustellung der Fahrzeuge an die entfernt liegenden Werkstätten vermieden werden wird.

Eine Reihe von Herstellungen wird endlich aus hygienischen und socialpolitischen Gründen, insbesondere hinsichtlich der Einrichtungen der Arbeitsräume erforderlich sein.

Von dem unter der obigen Post des Präliminars für die Jahre 1901 bis 1904 veranschlagten Gesammterfordernisse von K 6,200.000 entfällt für die im Baue begriffenen neuen Werkstätten in Pilsen, sowie für die maschinellen Einrichtungen jener Werkstätten, welche grössere Zubauten erhalten sollen, wie insbesondere für jene in Knittelfeld, Salzburg, Feldkirch, Laun und Bodenbach ein Betrag von rund K 3,900.000 und für die Ausgestaltung der übrigen 8 Hauptwerkstätten, der vorhandenen 16 Betriebswerkstätten, sowie für die succesive Einrichtung solcher Reparaturstellen in grösseren Heizhäusern ein Kostenaufwand von rund K 2,300.000.

Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes. (Post Nr. 20 des Präliminars.)

Im Staatsvoranschlage für das Jahr 1900 ist der Betrag von K 14,930.800 als zweite Rate für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln und entsprechenden Reservebestandtheilen für die Staatsbahnen eingestellt mit der erläuternden Bemerkung, dass eine Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen in den Jahren 1899 bis 1903 um 500 Personenwagen und 6200 Güter- und Dienstwagen mit Reservebestandtheilen und vorläufig um 166 Locomotiven sammt Tendern und Reserven im Kostenbetrage von K 46,180.000 in Aussicht genommen wurde. Die Vorsorge für die mehrjährige Deckung des Wagenbedarfes erfolgte nicht nur in der Erwägung, dass nur die alljährliche Vermehrung des Wagenparkes nach Massgabe der Zunahme des Verkehres die bestehenden Bedürfnisse rationell zu befriedigen vermag, sondern auch mit Rücksicht auf die Continuität der Arbeitsverhältnisse in den Wagenfabriken. Dabei ergibt sich auch für die Staatsbahnverwaltung eine nicht unerhebliche Herabminderung der Kosten dieser Wagenbeschaffung, indem die Wagenfabriken in Würdigung der ihnen durch die Sicherstellung mehrjähriger Bestellungen sowohl bezüglich der Arbeitsverhältnisse, als auch hinsichtlich der Beschaffung des Materials erwachsenden Vortheile sich bereit erklärt haben, billigere fixe Preise für den mehrjährigen Bedarf anzurechnen.

In dem sub Postnummer 20 des Präliminars für die Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der Staatsbahnen angesprochenen Gesammtbetrage von K 62,480.000 sind zunächst die Theilbeträge, welche von dem eingangs erwähnten, dem Investitionspräliminare pro 1900 zugrunde gelegten Gesammterfordernisse von K 46,180.000 auf die Jahre 1901, 1902 und 1903 entfallen, und ferner die über das gedachte Programm hinausgehenden Kosten der Fahrparksvermehrung bis Ende 1904 inbegriffen.

Aus dem obigen Gesammtbetrage sollen die Kosten für die nachstehenden Anschaffungen bestritten werden, und zwar für:

a) Locomotiven . . . . . mit K 25,932.800
b) Personenwagen . . . . . „ „ 8,347.200
c) Dienst- und Güterwagen . . . „ „ 25,600.000
d) Ergänzungen des Fahrparkes . „ „ 2,600.000

Bezüglich der Nothwendigkeit und des Umfanges der beabsichtigten Anschaffungen ist Nachstehendes anzuführen:

a) Locomotiven. Die folgende Tabelle zeigt den Stand an Locomotiven der Staatsbahnen in den letzten fünf Jahren von 1895 bis 1899 und die von denselben bewirkten Leistungen:

Im Jahre	Stand an Locomotiven im Jahresmittel	Stand an Locomotiven am Ende des Jahres	Gesammtjahresleistung an Locomotivkilometern	Zunahme in Percenten des Vorjahres: des Locomotivstandes im Jahresmittel	Zunahme in Percenten des Vorjahres: der Leistung	Durchschnittliche Jahresleistung einer Locomotive in Kilometern
1895	1755	1802	67,031.000	—	—	38.200
1896	1850	1892	70,671.000	5·4	5·4	38.200
1897	1935	1980	74,810.000	4·5	5·8	38.600
1898	2056	2125	82,772.000	6·3	10·6	40.200
1899	2222	2275	*) 88,300.000	8·1	6·6	39.800
			Im Durchschnitte der vier Jahre . .	6·6	8·0	

*) Auf Basis der bis Ende November 1899 definitiv ermittelten Leistung.

Es hat sonach in dieser Zeit der Stand der Locomotiven nur um 6·6 Percent, die Leistung derselben jedoch um 8·0 Percent, und zwar auf rund 40.000 Kilometer pro Locomotive und Jahr, zugenommen, welche Leistung, namentlich mit Rücksicht auf die schwierigen Betriebsverhältnisse der meisten Linien des Staatsbahnnetzes, als eine aussergewöhnlich hohe bezeichnet werden muss, welche bei keiner Bahn mit ähnlichen Betriebsverhältnissen erreicht wird. Nach der Statistik des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen pro 1897 leisteten die Locomotiven auf den Linien

der Südbahn . . . . . 35.117 Kilometer
„ Oesterr. Nordwestbahn, garantirtes Netz . 38.763 „
„ „ „ Ergänzungsnetz . . 39.686 „
„ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 32.323 „
„ Ungarischen Staatsbahnen . . . . . 33.393 „

und selbst auf der äusserst günstig situirten, einen besonders dichten Verkehr aufweisenden Kaiser Ferdinands-Nordbahn nur . . . . . 40.448 „

Die Erfahrung hat aber gezeigt, dass es mit Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse der Staatsbahnen im Interesse einer sorgsamen Instandhaltung der Locomotiven wünschenswerth wäre, pro Locomotive keine höhere Jahresleistung als 36.000 Kilometer zu beanspruchen.

Wird für die Zeitperiode 1900 bis einschliesslich 1904 statt der im abgelaufenen Quinquennium eingetretenen Steigerung der Locomotivkilometer um 8 Percent pro Jahr nur mit einer solchen von 3·5 Percent, also für das ganze Quinquennium mit einer Steigerung von 17·5 Percent gerechnet und hiebei angenommen, dass auch in Hinkunft die gegenwärtige beträchtliche Leistung der Locomotiven aufrecht erhalten, jedoch nicht überschritten werden soll, so müsste bis Ende des Jahres 1904 der Stand an Locomotiven gegenüber jenen des Jahres 1899 der angenommenen Verkehrssteigerung entsprechend um 17·5 Percent, das ist um $\frac{2275 \times 17{\cdot}5}{100} = 398$ Stück vermehrt werden. Nachdem pro 1900 87 Stück Locomotiven geliefert werden sollen, wären in den Jahren 1901 bis 1904 noch 311 oder rund 80 Stück Locomotiven pro Jahr zu beschaffen, wofür sammt Reserven jährlich K 6,483.200, somit bis inclusive 1904 die obigen K 25,932.800 erforderlich sind.

b) Personenwagen. Die nachstehende Tabelle zeigt den Stand und die Leistungen der Personenwagen der Staatsbahnen in den letzten fünf Jahren 1895 bis 1899:

Im Jahre	Wagenstand am Ende des Jahres	Gesammtleistung in 1000 Wagen-Aehskilometern	Zunahme an Wagen pro Jahr	Zunahme an Wagen in Percent	Zunahme der Leistung in 1000 Wagen-Achskilometern pro Jahr	Zunahme der Leistung in 1000 Wagen-Achskilometern in Percent
1895	4.288	380.048	—	—	—	—
1896	4.395	393.259	107	—	13.211	—
1897	4.760	407.340	365	—	14.081	—
1898	5.094	441.879	334	—	34.539	—
1899	5.191	*) 458.931	97	—	17.052	—
		Summe .	903	$21{\cdot}_{05}$	78.883	$20{\cdot}_{75}$
		Im Jahresdurchschnitt .	—	$5{\cdot}_{26}$	—	$5{\cdot}_{18}$

*) Auf Basis der bis Ende November 1899 definitiv ermittelten Leistung.

Wie aus dieser Zusammenstellung zu ersehen ist, hat der Stand und die Leistung der Personenwagen ungefähr im gleichen Masse, nämlich um circa $5^1/_4$ Percent pro Jahr, zugenommen. Hiebei wurde jedoch bisher mit den vorhandenen Personenwagen, trotz sorgfältigster Ausnützung derselben, nur so knapp das Auslangen gefunden, dass bei jeder weiteren Steigerung der den Personenwagen auferlegten Leistung eine entsprechende Vermehrung des Standes platzgreifen muss.

Wird die Steigerung der Leistung für die Zeit von 1900 bis 1904 statt mit 5 nur mit 3 Percent pro Jahr angenommen, so muss auch die Zahl der Personenwagen jährlich um 3 Percent und daher bis Ende 1904 zusammen um 15 Percent, dass ist um $\frac{5191 \times 15}{100} = 778$ Stück vermehrt werden.

Nachdem im Investitionspräliminare pro 1900 die Lieferung von 200 Personenwagen vorgesehen ist, wären bis Ende 1904 noch 578 Personenwagen oder pro Jahr rund 140 Stück sammt Reserven mit einem Kostenaufwande von K 8,347.200 im Ganzen oder K 2,086.800 pro Jahr zu beschaffen.

c) Güter- und Dienstwagen. Der Stand und die Leistungen der Güter- und Dienstwagen der Staatsbahnen in den Jahren 1895 bis 1899 ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

Im Jahre	Wagenstand am Ende des Jahres	Gesammtleistung in 1000 Wagen-Achskilometern	Zunahme an Wagen pro Jahr	Zunahme an Wagen in Percent	Zunahme der Leistung in 1000 Wagen-Achskilometern pro Jahr	Zunahme der Leistung in 1000 Wagen-Achskilometern in Percent
1895	36.004	1,321.106	—	—	—	—
1896	36.223	1,430.465	219	—	109.359	—
1897	37.854	1,503.742	1.631	—	73.277	—
1898	40.451	1,621.529	2.597	—	117.787	—
1899	41.866	*) 1,656.882	1.415	—	35.353	—
		Summe .	5.862	16·28	335.776	25.41
		Im Jahresdurchschnitt .	—	4·07	—	6·35

*) Auf Basis der bis Ende November 1899 definitiv ermittelten Leistung.

Hienach erhöhte sich im Durchschnitte die Leistung der Güter- und Dienstwagen um 6·35 Percent, der Stand dieser Wagen aber nur um 4·07 Percent.

Das Zurückbleiben der Vermehrung dieses Wagenparkes gegenüber der Leistung desselben hatte eine forcirte Ausnützung des Wagenmateriales und zur Zeit des stärksten Verkehres einen häufig sehr empfindlichen und vielfach beklagten Wagenmangel zur Folge.

Hinsichtlich der Frage der Wagenausnützung ist darauf hinzuweisen, dass die Güterwagen der Staatsbahnen rund je 20.000 Kilometer im Jahre zurückgelegt haben, während nach der Statistik des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1897 ein Güterwagen der Vereinsbahnen im Durchschnitte kaum eine jährliche Leistung von 17.000 Kilometer erzielt hat.

Die Nothwendigkeit einer Vermehrung der Güterwagen der Staatsbahnen, welche übrigens auch den Gegenstand zahlreicher Petitionen der interessirten Kreise gebildet hat, steht demnach ausser Zweifel.

Wird die Steigerung der Leistung der Güterwagen für die Zeit bis Ende 1904 statt mit 6·35 nur mit 3·5 Percent pro Jahr angenommen, so müsste die Vermehrung der Güterwagen für die genannte Zeitperiode mindestens 17·5 Percent, das ist $\frac{41866 \times 17{\cdot}5}{100} = 7327$ oder rund 7400 Stück betragen.

Nachdem im Jahre 1900 noch 1240 neue Güterwagen in den Verkehr gestellt werden sollen, bleiben nach obiger Berechnung in den nächsten vier Jahren noch 6160 oder pro Jahr 1540 Stück Güter- und Dienstwagen mit einem Gesammtkostenaufwande von K 25,600.000 oder von K 6,400.000 pro Jahr zu beschaffen.

d) Ergänzungen des Fahrparkes. Dieselben betreffen die Einrichtung der in Schnell- und Personenzügen rollenden Fahrzeuge der Staatsbahnen mit automatischen Bremsen, welche Massregel durch die stetig zunehmende Fahrgeschwindigkeit der genannten Zugsgattungen zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehres dringend geboten erscheint.

Die Einführung automatischer Bremsen wird zugleich die Anbringung der für die Sicherheit der Reisenden werthvolleren Einrichtung von Nothbremsvorrichtungen an Stelle des derzeit bestehenden Intercommunications-Signales ermöglichen.

Für die hiezu nöthigen Adaptirungsarbeiten ist bezüglich der Locomotiven ein Betrag von K 1,000.000 und rücksichtlich der Wagen ein solcher von K 1,600.000 in Aussicht genommen, welcher Gesammtaufwand von K 2,600.000 in gleichen Raten auf die Jahre 1901 bis 1904 vertheilt werden soll.

IV. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes.

Die Verwirklichung der seitens der Regierung geplanten grossen volkswirthschaftlichen Action auf dem Gebiete des Staatseisenbahnbaues und in Absicht auf die Bedeckung des Erfordernisses für die Subventionirung von Privateisenbahnen, sowie für Investitionen im Staatsbetriebe bis Ende des Jahres 1904 erscheint nunmehr von der Beschlussfassung der Gesetzgebung über den vorliegenden Gesetzentwurf abhängig.

In Artikel I, ZZ. 1 bis 6, des Entwurfes werden die einzelnen, auf Staatskosten neu zu erbauenden Eisenbahnen angeführt.

Artikel II normirt die Art der Ausführung der verschiedenen Bahnlinien und enthält bezüglich der beiden im Artikel I, ZZ. 5 und 6, angeführten Bahnen den Vorbehalt der eventuellen Concessionsertheilung mit Staatsgarantie auf Grund eines besonderen Gesetzes, falls dieser Vorgang sich dem Staatsbaue gegenüber als vortheilhafter erweisen sollte.

Nach Artikel III soll die Regierung angewiesen werden, dahin zu wirken, dass seitens der betheiligten Königreiche und Länder, autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zu den Baukosten der Eisenbahnen noch vor Inangriffnahme der Bauarbeiten zugesichert werden.

Artikel IV bestimmt die Bautermine für die einzelnen Linien. Hiebei ist zu bemerken, dass diese Baufristen im Hinblicke auf die lebhaften Bestrebungen der Interessentenkreise, sowie aus dem Grunde möglichst kurz bemessen worden sind, um die Intention der Regierung zum Ausdrucke zu bringen, die sichergestellten Bahnbauten ehemöglichst in Angriff zu nehmen und nach Massgabe der bewilligten Baucredite unaufgehalten mit aller Beschleunigung durchzuführen, soweit dies vom technischen Standpunkte überhaupt möglich erscheint.

Es ist also die Einhaltung der im Gesetzentwurfe angegebenen Bautermine nur im Falle des Zutreffens besonders günstiger Umstände zu erhoffen und die allfällige seinerzeitige Verlängerung einzelner Baufristen keineswegs ausgeschlossen. Dass für die südliche Theilstrecke der Tauernbahn von Gastein, beziehungsweise Böckstein, bis zur Südbahn erst das Jahr 1907 als Vollendungstermin in Aussicht genommen wurde, erscheint durch die technischen Schwierigkeiten dieses Bahnbaues, dann durch finanzielle und administrative Rücksichten, sowie in der Erwägung begründet, dass gerade diese Projectslinie zum Theile auch dem Auslandsverkehre dienen soll, das Bestreben der Regierung aber darauf gerichtet sein muss, dem gesteigerten inländischen Verkehre in Triest den Vorsprung zu sichern.

Artikel V ordnet in üblicher Weise an, dass die neuen Bahnen vom Staate in eigener Regie zu betreiben sind, und sieht die Nothwendigkeit vor, wegen des Anschlusses der Eisenbahn Lemberg-Sambor-Grenze die erforderlichen Vereinbarungen mit der ungarischen Regierung zu treffen.

Artikel VI handelt von der Mitbenützung der Linie Möllbrücken oder Spittal—Villach der Südbahn durch die Staatseisenbahn-Verwaltung. Behufs Verbindung der durch die genannte Südbahnstrecke getrennten neuen Staatsbahnlinien — der Tauernbahn und der Karawankenbahn, sowie der bestehenden Staatsbahnlinie von Villach über Tarvis nach Pontafel und Laibach — ist, nachdem sich der Bau einer eigenen Staatsbahnlinie nicht als empfehlenswerth darstellt, die Mitbenützung der vorbezeichneten Strecke der Pusterthallinie in Aussicht zu nehmen. In dieser Beziehung hat die Regierung zum Zwecke der Vorbereitung des Projectes der zweiten Bahnverbindung nach Triest bereits im Jahre 1898 anlässlich von Verhandlungen mit der priv. Südbahn-Gesellschaft die in Punkt V des Uebereinkommens vom 9. Mai 1898 niedergelegten Vereinbarungen getroffen, deren Wortlaut im Nachstehenden wiedergegeben wird:

„Einräumung der Péage an bestehenden Südbahnlinien.

a) Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, im Falle eine Eisenbahnverbindung von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Selzthal—Bischofshofen—Wörgl mit einem Punkte der Südbahnstrecke Villach—Franzensfeste auf Staatskosten hergestellt werden sollte, der k. k. Staatsbahn-Verwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung jener anschliessenden Südbahnstrecke, welche sich als Verbindungsglied der vorerwähnten neu hergestellten Staatsbahnlinie mit den bestehenden k. k. Staatsbahnlinien von Villach über Tarvis einerseits nach Laibach, andererseits nach Pontafel und beziehungsweise mit der eventuell auszuführenden südlichen Fortsetzungsstrecke nach Triest darstellt, derart einzuräumen, dass die k. k. Staatsbahn-Verwaltung berechtigt sein wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Bahngeld) entweder ganze Züge der k. k. Staatsbahnen mit eigener Zugkraft über die mitbenützte Strecke der Südbahn zu befördern oder über dieselbe einzelne Wagen für Rechnung des Staatsbetriebes befördern zu lassen.

b) Das gleiche Mitbenützungsrecht räumt die Gesellschaft der k. k. Staatsbahn-Verwaltung bei Herstellung einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Triest und der Kronprinz-Rudolf-Bahn rücksichtlich der inzwischen liegenden Theilstrecken der Südbahnlinien Cormons—Triest oder Divacca—Triest ein, wobei die Südbahn-Gesellschaft schon jetzt ausdrücklich anerkennt, dass das staatliche Mitbenützungsrecht hinsichtlich der gedachten Südbahnstrecken nicht nur auf den Durchgangsverkehr, sondern auch für jene Transporte Anwendung finden werde, welche für Triest loco bestimmt sind und von dort abgehen, sowie auf jene Transporte, welche bis, beziehungsweise ab Triest per mare befördert werden.

c) Hiebei wird in Aussicht genommen, dass im Falle der Inanspruchnahme der vorgedachten Mitbenützungsrechte zwischen der k. k. Staatsbahn-Verwaltung und der Südbahn-Gesellschaft über die Regelung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen in Gemässheit der für ähnliche Abmachungen geltenden Grundsätze ein Abkommen zu treffen sein wird.

d) Die Feststellung der an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu entrichtenden Péagegebühr und Entschädigung erfolgt in beiden Fällen (Z. a und b) nach den als Beilage C zur Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886 für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen, jedoch mit der Massgabe, dass bei der Berechnung der Entschädigung für die Südbahnstation Triest nur die seitens der k. k. Staatsbahnen thatsächlich mitbenützten Theile der Bahnhofanlagen daselbst in Betracht zu ziehen sein werden.

e) Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erklärt sich ferner bereit, die behufs entsprechender Erhöhung der Leistungsfähigkeit der mitzubenützenden gesellschaftlichen Bahnstrecken etwa erforderlichen Bauherstellungen jederzeit über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung auf eigene Rechnung auszuführen; die der Südbahn für diese Bauherstellungen, exclusive der Geldbeschaffnngskosten, erwachsenden effectiven Kosten werden dem im Punkte I, lit. a, der obcitirten Entschädigungsbestimmungen erwähnten Capitale zuzurechnen sein.

In dieser Verpflichtung sollen jedoch Erweiterungsbauten in den End- und Anschlussstationen der Péagestrecken nicht inbegriffen sein, und bleibt die Kostenbedeckung für solche Erweiterungsbauten gegebenen Falls einer späteren besonderen Vereinbarung vorbehalten.

Sollte rücksichtlich der Höhe des im Punkte I, lit. a, der vorcitirten Entschädigungsbestimmungen erwähnten effectiven Capitales ein Einverständniss zwischen der k. k. Staatsbahn-Verwaltung und der Gesellschaft nicht zu erzielen sein, so wird die Schätzung der in Frage kommenden Anlagen im Wege eines Gutachtens des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines in Wien einzuholen und diese Schätzungsziffer der Entschädigungsberechnung zugrunde zu legen sein."

Nachdem die Péagirung der Strecke Görz—Triest dermalen nicht mehr in Aussicht genommen wird, handelt es sich nur mehr um die mehrerwähnte Strecke der Pusterthallinie. Die Abschliessung eines entsprechenden Mitbenützungsvertrages wird auf Grund der obcititirten, von der Südbahn-Gesellschaft übernommenen Verpflichtung keinen weiteren Schwierigkeiten begegnen.

Im Artikel VII werden für die mehrgedachten Staatsbahnbauten und insbesondere auch für den mit der Südbahn-Gesellschaft abzuschliessenden Mitbenützungsvertrag hinsichtlich der Südbahnstrecke Möllbrücken oder Spittal—Villach die erforderlichen Stempel- und Gebührenbefreiungen gewährt.

Nach Artikel VIII soll das vorliegende Bau- und Investitionspräliminar der Staatseisenbahn-Verwaltung bis Ende 1904

genehmigt werden. Dieses Präliminar enthält, wie früher dargelegt worden ist, die Ausgaben, welche sich für die nach Artikel I des Gesetzentwurfes neu herzustellenden Eisenbahnlinien, ferner für die Vollendung der auf Grund gesetzlicher Ermächtigung bereits in Ausführung begriffenen Staatsbahnen, dann behufs Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für den Bau von Privatbahnen, endlich für die Durchführung von Investitionen im Staatsbetriebe für den angeführten Zeitraum jahrweise und im Ganzen ergeben.

Durch die Bezeichnung der angesprochenen Credite in den Artikeln VIII und IX als Gesammt-, bezw. Maximalbeträge soll zum Ausdrucke gebracht werden, dass die Regierung dem vorliegenden Bau- und Investitionsprogramme für die mehrerwähnte Periode einen abschliessenden Charakter beilegt und dass eine Ueberschreitung nur im Wege der Gesetzgebung zulässig wäre.

Die in der Zeit nach Ablauf des Jahres 1904 für die in Artikel I, ZZ. 1 und 2, bezeichneten Eisenbahnen erwachsenden Erfordernisse werden seinerzeit im verfassungsmässigen Wege anzusprechen sein. Auch sollen die für Localbahnsubventionen vorgesehenen Credite aus den schon früher angedeuteten Erwägungen nur auf Grund der bereits ertheilten oder noch zu erwirkenden verfassungsmässigen Ermächtigung verwendet werden.

Artikel IX sieht die Bedeckung des Erfordernisses für die angegebenen Zwecke im Maximalbetrage von K 429,002.000, soweit dieselbe nicht durch zu erzielende Einnahmen erfolgen sollte, durch Ausgabe von Obligationen der mit dem Gesetze vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, geschaffenen Investitionsschuld oder der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente vor.

Die in diesem Artikel weiters normirte Refundirung der auf Rechnung der Investitionspräliminarien der Jahre 1898 und 1899 vorschussweise aus den Cassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernisse des Eisenbahnministeriums im Nettobetrage von K 88,052.280 aus dem zu begebenden Anlehen findet ihre Begründung in der Thatsache, dass die für die Bedeckung von Investitionsausgaben in den Jahren 1898 und 1899 vorgesehene Begebung von Investitionsrente mangels einer gesetzlichen Ermächtigung nicht effectuirt werden konnte. Diese Refundirung stellt sich überdies im Hinblicke auf die schon ausserordentlich geschwächten staatlichen Cassenbestände als eine dringende Nothwendigkeit dar.

Indem übrigens die Regierung im Artikel IX nur die Refundirung der in den Jahren 1898 und 1899 bestrittenen Investitionserfordernisse des Eisenbahnministeriums aus Anleihemitteln anspricht, verzichtet sie gleichzeitig auf die Refundirung jener Quote der Investitionserfordernisse der Jahre 1898 und 1899 per K 19,546.048, welche auf die anderen Ministerialetats entfällt, sowie der ausserhalb des Investitionspräliminars pro 1899 für Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen bereits verwendeten Beträge.

Die Ziffer des obigen Refundirungsbetrages von Kronen 88,052.280 ergibt sich aus der folgenden Aufstellung. Zu den Investitionspräliminarien des Eisenbahnministeriums waren eingestellt:

	Erforderniss	Bedeckung	Nettoausgaben
		Kronen	
Im Jahre 1898	. 39,221.400	738.100	38,483.300
„ „ 1899	. 52,436.800	2,867.820	49,568.980
zusammen	. 91,658.200	3,605.920	88,052.280

Artikel X bestimmt, nach Analogie der diesfalls bisher in den Finanzgesetzen enthaltenen einschlägigen Anordnungen, dass die im Bau- und Investitionspräliminare für die einzelnen Jahre der mehrgedachten Periode bewilligten Credite bis 31. December des jeweilig nächstfolgenden Jahres verwendet werden können, und dass die auf Rechnung dieser Credite bestrittenen Ausgaben, sowie die zu erzielenden Einnahmen in der Staatsrechnung gesondert von der Etatgebarung zum Ausdrucke zu bringen sind.

Artikel XI enthält die Vollzugsbestimmung und den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien.

STAATS-DRUCKEREI GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. **Wien, 27. Februar 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Oberlandesgerichtes in Lemberg. — Inland Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Februar 1900, womit für den Monat März 1900 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem königl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1900 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von zwanzigeinhalb ($20^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Erlass der k. k. General Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 16. Februar 1900, Z. 16.411/A ex 1899, an alle Privat-, Haupt- und mit Dampf betriebenen Localbahnen, womit die nochmalige Vorlage der Projectspläne für Hochbauobjecte, welche wesentlich abweichend von den genehmigten Projecten ausgeführt wurden, an das k. k. Eisenbahnministerium angeordnet wird.

Infolge der anlässlich eines speciellen Falles herabgelangten Weisung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums wird die . . . . . aufmerksam gemacht, dass — falls Hochbauobjecte abweichend von den genehmigten Projecten ausgeführt wurden, und diese Abänderungen von solchem Umfange oder von solcher Art sind, dass dieselben nach den gemäss § 22 der hohen Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, auch bei Eisenbahnbauten neben den Localinteressen zu beachtenden Bestimmungen der betreffenden Bauordnungen einer behördlichen Genehmigung bedürfen, der Benützungsconsens für diese Hochbauobjecte vor Einholung einer neuerlichen ministeriellen Genehmigung der betreffenden Ausführungspläne nicht ertheilt werden kann.

Es wird demnach in allen Fällen, wo die bei der Ausführung von Hochbauobjecten eingetretenen Abweichungen von den ursprünglichen Projectsbestimmungen Abänderungen der im vorstehenden Absatze bezeichneten Art in sich schliessen, der Ausführungsplan unter Angabe und Begründung der vorgenommenen Abänderungen sobald als thunlich dem hohen k. k. Eisenbahnministerium zur neuerlichen Genehmigung in duplo vorzulegen sein.

In jedem Falle wird daher in dem anher zu richtenden Ansuchen um die Benützungsbewilligung für die abweichend vom genehmigten Projecte ausgeführten Hochbauobjecte anzugeben sein, ob die vorgenommenen Abänderungen im Sinne der im Vorstehenden getroffenen Bestimmungen eine besondere behördliche Genehmigung benöthigen, und falls die letztere Voraussetzung zutrifft, ob die Vorlage des Ausführungsplanes an das hohe k. k. Eisenbahnministerium mit dem Ansuchen um eine neuerliche Genehmigung bereits erfolgt ist.

Wien, am 16. Februar 1900.

Der k. k. General-Inspector:
Gerstel m. p.

Aus den Entscheidungen des Oberlandesgerichtes in Lemberg.

I. Das unachtsame Schliessen der Coupéthüre durch den Conducteur während des Aufenthaltes des Zuges in der Station, wobei einem Reisenden der Daumen im Thürrahmen eingeklemmt wird, stellt sich als eine Ereignung im Verkehre dar und liegt hiebei die rechtliche Vermuthung vor, dass die bezügliche körperliche Beschädigung durch Verschulden der Bahnorgane verursacht wurde.

II. Die Forderung von Zinsen vom Schmerzensgelde und von der Entschädigung für Verdienstentgang ist gesetzlich nicht begründet.

(Entscheidung des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg vom 5. August 1899, Zl. Be. II $\frac{138/99}{1}$: theilweise Abänderung der Entscheidung des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes in Sambor vom 8. December 1898, Zl. III $\frac{146/95}{49/II}$.)

Am 29. August 1894 war Dr. B. in der Station S. der Staatsbahnen in einen Personenzug, und zwar in einen Wagen alten Systems, mit Seitenthüren, eingestiegen, um nach Sk. zu fahren. Während der Zug noch hielt, sprach Dr. B. mit mehreren Personen, die ihm bis zum Bahnhofe das Geleite gegeben hatten, und lehnte sich mit der linken Hand an den Thürrahmen an. Als nun der diensthabende Conducteur G. die Coupéthüren schloss, wurde der Daumen des Dr. B. im Thürrahmen eingeklemmt und nicht unerheblich verletzt.

Dr. B. klagte das Aerar auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von fl. 1000, auf Ersatz des Verdienstentganges per fl. 420, der Heilungskosten per fl. 10 und der Gerichtskosten nebst sechs Percent Zinsen vom Klagstage.

Vom Kreis- als Handelsgerichte in Sambor wurden dem Kläger zuerkannt: an Schmerzensgeld fl. 800 sammt 6 Percent Zinsen vom Klagstage, und an Gerichtskosten der Betrag von 120 fl. 90 kr. unbedingt, ferner fl. 240 sammt sechs Percent Zinsen als Ersatz des Verdienstentganges für den Fall der Ablegung des bezüglichen Schätzungseides durch den Kläger, und schliesslich der Betrag von fl. 10 als Ersatz der Heilungskosten für den Fall der Nichtablegung des Haupteides durch den Staatsbahndirector als Vertreter des beklagten Aerars, dass nach seinem Wissen und Erinnern die vom Kläger behaupteten Heilungskostenbeträge demselben nicht erwachsen seien.

Gründe:

Das der Klage zugrunde liegende Hauptfactum wird von beiden Streittheilen übereinstimmend dargestellt. Es ist also vor Allem die Frage zu entscheiden, ob im vorliegenden Falle das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, Anwendung zu finden hat.

Das belangte Aerar behauptet, dass das bezogene Gesetz nicht zur Anwendung zu kommen habe, da der dem Rechtsstreite zugrunde liegende Vorfall sich während des Zugsaufenthaltes in einer Station ereignete und daher nicht als eine Ereignung im Verkehre angesehen werden könne. Ueberdies habe der Conducteur G. — was aber vom Kläger entschieden in Abrede gestellt wird — beim Schliessen der Coupéthüren laut gerufen: »Achtung auf die Finger«. Es sei daher die körperliche Verletzung des Klägers durch dessen eigenes Verschulden herbeigeführt worden.

Nun kann aber laut des § 1 des citirten Gesetzes unter dem Ausdrucke „im Verkehre“ nicht blos die Zeit, während welcher der Zug thatsächlich in Bewegung ist, verstanden werden. Das Anhalten des Zuges in den Stationen gehört vielmehr zur Betriebsführung der Bahnunternehmungen und der Umstand, dass das Eisenbahnbetriebsreglement und die Instruction für den Verkehrsdienst das Oeffnen und Schliessen der Thüren während des Aufenthaltes in den Stationen vorschreiben, liefert den Beweis, dass das Anhalten der Züge in den Stationen zum Begriffe des Verkehres gehört.

Demzufolge obliegt der Eisenbahnunternehmung auch bei Unfällen während des Aufenthaltes der Züge in den Stationen die Pflicht zur Schadenersatzleistung, und zwar im Sinne des § 2 des Haftpflichtgesetzes, insolange, als sie nicht beweist, dass der Vorfall infolge höherer Gewalt oder durch Verschulden einer dritten Person, oder durch das Verschulden des Beschädigten selbst herbeigeführt wurde. Die beiden ersten Eventualitäten erscheinen im vorliegenden Falle völlig ausgeschlossen. Was hingegen die dritte Eventualität betrifft, so kann aus den §§ 22 bis 24 des Betriebsreglements nicht entnommen werden, dass man sich in den Haltestellen aus dem Wagen nicht hinausbeugen oder an die Thüren nicht anlehnen darf, im Gegentheile kann angenommen werden, dass, nachdem ein solches Verhalten nur während der Fahrt selbst verboten ist, es in den Haltestellen gestattet sei.

Da nach Art. 24 des Betriebsreglements und nach der Instruction für den Verkehrsdienst das Bahnpersonale in gewissen Fällen die Pflicht hat, die Thüren zu öffnen und zu schliessen, so muss dieses Schliessen unter Anwendung der grössten Vorsicht geschehen. Der schablonenmässige Ruf des die Thüren schliessenden Conducteurs: „Achtung auf die Finger“ ohne Constatirung, ob thatsächlich nicht die Gefahr vorliegt, dass Jemand beim Schliessen der Thüre eingeklemmt und beschädigt werden könnte, kann nicht als genügend erachtet werden.

Es kann daher dem Kläger die Schuld an dem gegenständlichen Vorfalle nicht beigemessen werden und hat demnach die Bahnunternehmung gemäss § 1325 bis 1327 a. b. G.-B. dem Kläger den Ersatz der Heilungskosten, den Ersatz für den entgangenen Erwerb und ein angemessenes Schmerzensgeld zu leisten.

Durch das Parere der Sachverständigen wurde constatirt, dass infolge der individuellen Constitution des Klägers und der objectiven Ursachen der Schmerz durch einige Tage heftig und empfindlich war, dass die körperliche Verletzung eine Indisposition zur geistigen Thätigkeit durch circa zwei Wochen verursachte und dass zur gänzlichen Heilung des Fingers die Zeit von einigen Monaten erforderlich war.

In Anbetracht dieser Umstände erscheint ein Schmerzensgeld von fl. 800 den ausgestandenen Schmerzen angemessen.

Den mit fl. 30 für jeden Tag verrechneten Betrag an Verdienstentgang hat das Gericht auf fl. 20 täglich ermässigt, und da erwiesen wurde, dass die Indisposition zur geistigen Thätigkeit fast zwei Wochen dauerte, den gesammten Verdienstentgang mit fl. 240 angenommen.

Was die Heilungskosten anbelangt, so behauptet der Kläger, an Honorar für den Arzt und für Medicamente fl. 10 verausgabt zu haben. Da das belangte Aerar die Thatsache der Verausgabung dieses Betrages in Abrede stellte, musste beim Mangel anderer Beweise auf den Haupteid erkannt werden.

Ueber Appellation des belangten Aerars wurde das Schmerzensgeld auf den Betrag von fl. 400 reducirt und

der Anspruch des Klägers auf Zuerkennung von Zinsen vom Schmerzensgelde und der Entschädigueg für Verdienstentgang abgewiesen, im Uebrigen aber das erstrichterliche Urtheil bestätigt.

Gründe:

Die Behauptung des belangten Aerars in der Appellation, dass die Verletzung des Fingers des Klägers durch ein Ereigniss in der Person des letzteren selbst verursacht wurde, ist unstichhältig, denn nur das unachtsame Schliessen der Coupéthüre durch den Conducteur bildet in diesem Falle das Ereigniss im Eisenbahnverkehre, welches die körperliche Beschädigung des Klägers verursachte. Infolgedessen tritt gemäss § 1 des Haftpflichtgesetzes die rechtliche Vermuthung ein, dass diese Beschädigung durch das Verschulden der Bahn, resp. ihrer Functionäre erfolgt ist.

Ebenso unrichtig ist die Einwendung des Aerars, dass der Kläger seine Verletzung selbst dadurch verschuldet habe, dass er den Finger auf den Thürrahmen legte, denn wie schon das erste Gericht ganz richtig hervorgehoben hat, ist das Hinausbeugen aus der geöffneten Coupéthüre in einer Haltestelle nicht verboten. Da nun ein Verschulden des Klägers an seiner Verletzung nicht erwiesen erscheint, ist derselbe gemäss des Hapftpflichtgesetzes berechtigt, vom Aerar volle Entschädigung zu fordern.

Mit Rücksicht hierauf wurde die Appellation, insofern sie sich gegen denjenigen Theil des Urtheiles richtet, mit welchem die Verantwortlichkeit des belangten Aerars für die körperliche Beschädigung des Klägers anerkannt und dasselbe zur Zahlung des Schmerzensgeldes, der Entschädigung für Verdienstentgang und Heilungskosten, sowie der Gerichtskosten verurtheilt wurde, nicht berücksichtigt.

Hingegen wurde der Appellation, insofern sich selbe gegen die Höhe des dem Kläger zuerkannten Schmerzensgeldes richtet, Folge gegeben und das in erster Instanz zugesprochene Schmerzensgeld in Anbetracht des Grades der Beschädigung, der Dauer der Leiden, der Stellung und des Alters des Klägers auf fl. 400 herabgemindert.

Ferner wurde auch die Appellation bezüglich der dem Kläger zugesprochenen sechspercentigen Zinsen vom Schmerzensgelde, von der Entschädigung für den entgangenen Verdienst berücksichtigt und der Kläger mit dieser Forderung abgewiesen, weil im gegenwärtigen Falle kein Verhältniss eines Gläubigers zu einem Schuldner besteht und hier auch keine Verzögerung seitens des Belangten vorliegt, daher die Verschriften der §§ 1331 und 1334 a b. G.-B. keine Anwendung finden können.

[E.-M.-Z. 1121 ex 1900.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Gmünd über Weitra nach Gross-Gerungs. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 5. bis 7. December 1899 durchgeführten Trassenrevision bezüglich des Projectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gmünd der k. k. Staatsbahnen über Weitra nach Gross-Gerungs hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt.

[E.-M.-Z. 919.]

Wiener Tramway - Gesellschaft. (Bauconsensertheilung für die Verlängerung der gesellschaftlichen Geleise in der Burggasse und in der Gumpendorferstrasse zum Anschlusse an die Wiener Stadtbahn.) Die k. k. n.-ö. Statthalterei in Wien hat auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung vom 10. Juli 1899 für die Projecte der Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Verlängerung der gesellschaftlichen Geleise in der Burggasse und in der Gumpendorferstrasse zum Anschlusse an die Wiener Stadtbahn, für die Geleiseverlängerung in der Burggasse jedoch nur rücksichtlich der Theilstrecke bis zur Stadtbahngrenze am Neubaugürtel, den Bauconsens ex commissione ertheilt. Das k. k. Eisenbahnministerium hat dieses Commissionsergebniss mit Erlass vom 15. November 1899, Z. 39.205/7, zur Kenntniss genommen und den Bauconsens auch auf das weitere Theilstück der im Zuge der Burggasse projectirten Geleiseverlängerung bis in die Gablenzgasse ausgedehnt.

[E.-M.-Z. 39.205/7 ex 1899.]

Elektrische Kleinbahnen in Laibach. (Linie Rathhausplatz — Florianigasse: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Februar die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, hinsichtlich des von der Actiengesellschaft Siemens & Halske in Wien vorgelegten Detailprojectes der Linie „Rathhausplatz—Florianigasse" der elektrischen Kleinbahnen in Laibach die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung ermächtigt, für das begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 60.414 ex 1899.]

Localbahn Piła - Jaworzno. (Hochbauten in der Station Chrzanów.) Die vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Projecte der für Zwecke der Localbahn Piła-Jaworzno auszuführenden Hochbauten in der Station Chrzanów der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar heizbaren Warteraum mit Bureauanbau und Umladeperron, wurden als entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Prüfung nach § 22 der Handels-Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 4156.]

Localbahn Delatyn - Kolomea - Stefanówka. (Wohngebäude in der Station Horodenka miasto.) Das vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegte Project für den als Wohngebäude reconstruirten Wasserthurm sammt Anbau in der Station Horodenka miasto der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka wurde genehmigt und der Bauconsens ertheilt.

[E.-M.-Z. 6197.]

Projectirte Localbahn Neumarkt - Suchahora. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 1. November 1899, E.-M.-Z. 57.772 ex 1898, die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für eine Localbahn von Neumarkt nach Suchahora die politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Zufolge dieses Erlasses hat die oberwähnte k. k. Statthalterei die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 3. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 8649.]

Projectirte Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Landesausschusse in Wien vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Stammersdorf der Linie Wien (Stefaniebrücke)—Stammersdorf der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co nach Auersthal, und zwar bezüglich der Theilstrecke von Stammersdorf bis zur Station Erbesbrunn, die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung des ganzen Projectes im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen auf den 8. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans R. v. Galatti betraut. [E.-M.-Z. 8244.]

Zusammenstellung der am 1. Jänner 1900 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometern	Datum der Concessionsurkunde (des Gesetzes)	Concessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Motor	Spurweite	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.							
1	Linz—Urfahr (Verbindungsbahn) . . .	2·1	21. Dec. 1898	—	Dampfkraft	normalspurig	Staatsbetrieb	*)
2	Przeworsk—Rozwadów	74·7	21. Dec. 1898	—	„	„	„	**)
3	Wolfsberg—Zeltweg	51·4	22. Juni 1897	22. Juni 1899	„	„	„	***)
4	Dolnja—Glawska—Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa (auf Dalmatiner Territorium)	59·2	21. Dec. 1898	—	„	schmalspurig	Voraussichtlich bosnisch-bercegovinische Staatsbahn-Verwaltung	†)
5	Schönwehr—Elbogen	15·2	26. Mai 1899	22. Nov. 1901	„	normalspurig	Staatsbetrieb	††)
6	Freudenthal—Klein-Mohrau	17·0	21. Dec. 1898	—	„	„	„	†††)
	II. Private Bauführung.							
7	Niemes—Reichenberg, Theilstrecke der Localb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg	45·6	13. Juni 1896	1. Juli 1900	Dampfkraft	normalspurig	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	
8	Eule—Skochowitz, Theilstrecke der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobříš . .	13·7	4. März 1895	30. Juni 1900	„	„	Staatsbetrieb	
9	Kolin—Čerčan sammt Abzweigung Rattay—Kacow	79·6	10. Mai 1899	10. Mai 1901	„	„	„	
10	Raudnitz—Hospozin	23·4	19. Dec. 1898	19. Dec. 1900	„	„	„	
11	Tirschnitz—Schönbach	20·3	16. Oct. 1897	30. Juni 1900	„	„	„	
12	Stankau—Ronsperg	19·5	29. Dec. 1898	29. Juni 1900	„	„	„	
13	Neuhof—Weseritz	24·4	21. Sept. 1896	21. Sept. 1901	„	„	„	
14	Raspenau—Weissbach	6.4	15. Febr. 1899	15. Febr. 1901	„	„	Firma Hermann Bachstein	
15	Friedland—Reichsgrenze bei Hermsdorf	10·6	15. Febr. 1899	15. Febr. 1901	„	schmalspurig	„	
16	Winterberg—Wallern (Theilstrecke Winterberg—Eleonorenhain)	28·1	22. Mai 1898	22. Mai 1900	„	normalspurig	Staatsbetrieb	
17	Mutenitz—Gaya	16·0	14. Juli 1899	14. Juli 1901	„	„	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	
18	Gross-Siegharts—Raabs	11·2	21. Juni 1899	21. Juni 1901	„	„	Staatsbetrieb	
19	Gmünd—Litschau mit Abzweigung nach Heidenreichstein	36·2	12. Nov. 1898	12. Mai 1900	„	schmalspurig	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
20	Piła—Jaworzno	20·0	29. August 1898	17. Oct. 1899	„	normalspurig	Staatsbetrieb	
21	Lundenburg—Landesgrenze b. Landshut	10·1	Concessionsurkunde war am 1. Jänner noch nicht verlautbart		„	„	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
22	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Innsbruck—Igls)	8·5			„	schmalspurig	Magistrat Innsbruck	
23	Zillerthalbahn Jenbach-Mairhofen (Theilstrecke Jenbach—Fügen)	10·0	2. Dec. 1899	2. Dec. 1901	„	„	Voraussichtlich Eigenbetrieb	
24	Abzweigung Czyzyny—Mogila der Localbahn Krakau-Kocmyrzow sammt den Schleppbahnen	5·3	31. Juli 1898	31. Jänner 1900	„	normalspurig	Staatsbetrieb	
25	Flügel nach Traiskirchen der Bahn Guntramsdorf—Baden	2·3	17. Oct. 1899	17. Oct. 1901	Elektr. Kraft	„	Actiengesellschaft Wiener Localbahnen	

*) Localbahn, auf Staatskosten im Baue.
**) Wurde bereits am 14. Jänner 1900 eröffnet.
***) Wurde bereits am 10. Jänner 1900 eröffnet.
†) Localbahn, auf Staatskosten im Baue.
†*) Localbahn, auf Kosten der Concessionäre im Baue.
†††) Localbahn, auf Staatskosten im Baue.

Ausserdem befinden sich derzeit noch in Bauausführung die in den einzelnen Stadtgebieten von Wien, Prag, Triest und Gablonz (theils Umwandlung bereits bestehender en, theils Neuherstellung) herzustellenden elektrischen Strassenbahnen, deren Betriebseröffnung streckenweise und in unregelmässigen Zeiträumen erfolgt.

Projectirte Localbahn von der Station Tscheitsch nach Steinitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Tscheitsch der gesellschaftlichen Linie Saitz—Tscheitsch—Göding nach Steinitz die Trassenrevision auf den 6. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut.

[E.-M.-Z. 8552.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Eröffnung der Personenhaltestelle Eichgraben für den Gepäcksverkehr.) Zufolge einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wird die dermalen nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Eichgraben der Linie Wien Westbahnhof—Amstetten am 1. April auch für den Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Szigetvár-Kaposvár. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 8 und ff. verlautbart die Concessionsurkunde vom 22. December 1899, Z. 84.565, zum Baue und Betriebe der Localbahn Szigetvár-Kaposvàr (vergl. Vorconcession Vrdg.-Bl. Nr 118 ex 1897). Concessionär dieser Linie, welche von der Station Szigetvár der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Eisenbahn Barcs-Szigetvár-Pécs (Fünfkirchen)-szög aus, diese im Bereiche des Comitates Somogy in der Station Kaposvár mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und den in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Kaposvár-Fonyod-Fürdötelep und Kaposvár-Mocsolád verbinden wird, ist Dr. Alexander Lederer in Budapest. Die Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit K 4,345.600 bemessen, von welcher Summe Beträge von K 250.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 40.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen. Als Stationen, bezw. Verladebahnhöfe und Haltestellen sind nebst den beiden zu erweiternden Anfangs- und Endstationen Szigetvár und Kaposvár, zu errichten:

1. Moszgó-Szulimán, Station für den Gesammtverkehr;
2. Szent-László, „ „ „ „
3. Almamellék, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
4. Tercseny-Puszta, Verladebahnhof für Frachtgüter in Wagenladungen und Haltestelle für den Verkehr von Personen und Gepäck;
5. Bözenfa (wie 4),
6. Gálosfa, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
7. Gyarmat-Hajmás (wie 4),
8. Szent-Balász, Station für den Gesammtverkehr.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 18. Jänner 1900, Z. 82 923 ex 1899, dem Jacob Poór in Budapest für eine von der Station Budapest-Ferenczváros der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Erzsébetfalva und Csepel, eventuell Zsámi in der Station Sziget-Szent Miklós mit der Localbahn Budapest-Haraszti-Ráczkeve verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. Jänner 1900, Z. 81.795 ex 1899, dem kgl. Rathe Sigmund Gyarmathy in Klausenburg für eine von der Station Bánffy-Hunyád der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Ketesd, Alsó-Füld, Nagy-Almás, Közép-Lak, Magyar-Nagy-Zsombor, Hidalmás, Almás-Balászháza und Tihó in der Station Zsibó mit der Eisenbahn Kolozsvár-Nagybánya und der Szilágyságer Comitats-Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 25. Jänner 1900, Z. 81.795, dem kgl. Rathe Sigmund Gyarmathy in Klausenburg für eine von der Endstation Nagybánya der Eisenbahn Kolozsvár-Nagybánya abzweigende und diese über Felsöbánya, Budfalu und Szerfalu in der Endstation Akna-Sugatag der als Sackbahn endigenden Linie Marmaros-Sziget-Magtaré—Sugatag (Akna-Sugatag) der Marmaroser Salzbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Hauptstation Fülek.) Die räumlich den heutigen Anforderungen des Verkehres nicht mehr entsprechende Station Fülek der Hauptlinien Budapest—Fülek—Ruttka (—Oderberg) und Kassa (Kaschau)—Fülek der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wird im Laufe des Jahres 1900 in ausgiebiger Weise durch Vermehrung der Stationsgeleise und Bau eines neuen Heizhauses etc. mit einem Kostenaufwande von K 200.000 erweitert und vervollständigt werden.

— (Einführung eines auch Wagen II. und III. Classe führenden Eilzuges zwischen Budapest und Marchegg im Verkehre Budapest—Wien—Paris.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Interesse der Verwohlfeilung der Fahrt zwischen Budapest und Marchegg im Anschlusse an den während der Pariser Weltausstellung ab 1. Mai von Wien aus täglich aber nur mit Wagen I. Classe via Salzburg — Innsbruck — Buchs — Zürich — Basel verkehrenden Schnellzug, wöchentlich je einmal auch ein mit Wagen II. und III. Classe ausgestatteter Schnellzug ab Budapest bis Marchegg eingeleitet werden wird.

— (Namensänderung einer Station.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Name der Station „Sámson“ ihrer Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Sámson—Szeged—Eszék—Villány auf „Vásárhely-Kuttas“ abgeändert wurde.

— (Waarenverkehr im Monate Jänner.) Dem statistischen Berichte zufolge war der Waarenverkehr der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Monate Jänner, was namentlich die Menge der aufgegebenen Waaren anbelangt, um 12 Percent grösser als im vorigen Jahre. Die grösste Zunahme erfuhr Kohle, von welcher um 8000 Wagenladungen mehr aufgegeben wurden. Ausserdem zeigten Zunahmen: Getreide, Mehl, Holz, Rüben u. s. w. Eine Abnahme zeigte sich nur bei Baumaterialien. Im Ganzen wurden aufgegeben: 185.657 Wagenladungen zahlender Waare, darunter: Kohle 30.209, Holz 20.963, Getreide 17.202, Mehl 7843, Zuckerrüben 9869, lebende Thiere 7789, Steine und Ziegel 4968, Salz 1180, Kraut, Kartoffeln und Obst 1184, Wein 1606, Spiritus 496, Petroleum 1913, Tabak 1612, Eisenwaaren 6085, Erze 4083, Heu und Stroh 888, Zucker 1584, Stückwaaren 43.309 Wagenladungen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate October 1899.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October 1899 folgende Verkehrsstellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. October der Haltepunkt Oberwinter zwischen den Stationen Rolandseck und Remagen an der Strecke Köln—Coblenz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte von höchstens 50 kg; der Haltepunkt Bujaken zwischen den Stationen Waplitz und Gutfeld an der Strecke Hohenstein—Soldau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Eil- und Stückgutverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen; die Haltestelle Marienborn an der Bahnstrecke Eilsleben—Helmstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg auch für den directen Gepäcksverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine directe Personenabfertigung besteht; die Haltestelle Koppen zwischen den Stationen Stentsch und Schwiebus an der Strecke Bentschen — Frankfurt a/O. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, lebenden Thieren und Leichen; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; die Haltestelle Sietzing zwischen den Stationen Neu-Trebbin und Letschin an der Strecke Eberswalde — Wrietzen a. O. — Frankfurt a. O. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Gesammtverkehr; die Haltestelle Werbellinsee zwischen den Stationen Alt-Hüttendorf

und Joachimsthal an der Strecke Britz—Fürstenberg i. M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher nur dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, auch für die Abfertigung von Personen und Gepäck; die Haltestelle Wandlacken an der Strecke Gerdauen—Angerburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr., welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Güterwagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgut-, sowie Leichen-, Thier- und Fahrzeugeverkehr; schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden jedoch in dieser Haltestelle nicht abgefertigt; der Haltepunkt Reitwein zwischen den Stationen Podelzieg und Kietz an der Strecke Frankfurt a/O.—Cüstrin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg als Haltestelle für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie Gütern in Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren; die Station Püsselbüren im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Münster, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehre bestimmter Firmen diente, für den allgemeinen Wagenladungsverkehr; die Annahme und Auslieferung von Stückgütern, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; der Haltepunkt Polnisch-Kessel zwischen den Stationen Grünberg i. Schl. und Nittritz an der Strecke Glogau—Reppen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; der Haltepunkt Steele West zwischen den Stationen Essen Hauptbahnhof nnd Steele Nord an der Strecke Essen Hauptbahnhof—Bochum Süd im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Diersfordt zwischen den Stationen Wesel und Mehrhoog an der Strecke Oberhausen—Emmerich im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für den Personenverkehr nach und von den Stationen der Strecken Oberhausen—Emmerich, Venlo—Wesel—Winterswyk und Wesel—Haltern; Gepäck wird nur zur Nachabfertigung angenommen. Am 15. October der Haltepunkt Neuendorff bei Heilsberg zwischen den Stationen Sallwarschienen und Heilsberg an der Strecke Zinten—Heilsberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr mit den Stationen der Strecke Zinten—Heilsberg und nach Eröffnung der Strecke Heilsberg—Rothfliess auch mit den Stationen dieser Strecke; die Haltestelle Klein-Süstedt zwischen den Stationen Uelzen und Suderburg an der Strecke Lehrte—Uelzen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Am 16. October der Haltepunkt Wohltorf zwischen den Stationen Aumühle und Reinbeck an der Strecke Hamburg—Büchen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr. Ferner am 25. October die Haltestelle Zempolnothal zwischen den Stationen Zempelburg und Hohenfelde in Westpreussen an der Strecke Nakel—Konitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den gesammten Viehverkehr.

b) In Sachsen: Am 1. October der Haltepunkt Zschernitzsch zwischen den Bahnhöfen Rositz und Altenburg an der Bahnlinie Zeitz—Altenburg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Flossmühle zwischen den Verkehrsstellen Reifland und Grünhainichen an der Bahnstrecke Reitzenhain—Flöha der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Buchholz-Friedewald zwischen den Verkehrsstellen Lössnitzgrund und Dippelsdorf an der schmalspurigen Bahnlinie Radebeul—Radeburg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäckverkehr.

c) In Baden: Am 1. October die Station Gerolzahn der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von lebenden Thieren in Einzelsenduugen und die Station Rippberg derselben Staatseisenbahnen für die Beförderung von lebenden Thieren in Einzelsendungen und Wagenladungen im inneren Verkehre der badischen Bahnen.

d) In Bayern: Am 18. October die Haltestelle Heiligenstein an der Strecke Schifferstadt—Speyer—Germersheim der Pfälzischen Eisenbahnen, welche bisher dem Eil- und Frachtstückgutverkehre diente, auch für den Wagenladungsverkehr. Am 25. October die Station V. Cl. Himmelstadt zwischen den Stationen Retzbach und Karlstadt an der Strecke Würzburg—Aschaffenburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh.

e) In Hessen: Am 1. October die Station Kranichstein zwischen den Stationen Darmstadt-Hauptbahnhof und Messel im Eisenbahn-Directionsbezirke Mainz, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern.

f) In Elsass-Lothringen: Am 1. October der Haltepunkt Alt-Thann zwischen den Stationen Sennheim und Thann an der Strecke Lutterbach—Wesserling der Reichseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Eröffnung der Güterschiffahrt auf sämmtlichen Strecken.) In Ergänzung der Verlautbarungen, betreffend theilweiser Eröffnung der Güteraufnahme, gibt die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bekannt, dass ab 26. Februar die Güterschiffahrt auf sämmtlichen Strecken eröffnet wird. Ab 21. Februar werden — mit Ausnahme der Stationen Apostag und Somovit — an allen gesellschaftlichen Schiffsstationen nach allen gesellschaftlichen Schiffsstationen, sowie auch nach Stationen des Oesterr. Lloyd (Donau-Orient-Verkehr via Galatz) Güter zur Beförderung übernommen. Die Eröffnung der Güteraufnahme an und nach den Stationen Apostag und Somit wird speciell verlautbart werden.

Russland. (Gründung einer Dampferlinie zwischen Odessa und dem äussersten östlichen Asien via Suezcanal.) In Odessa wurde unter Vorsitz des Grafen Casimir Stratnitz eine Seeschiffahrt-Unternehmung gegründet, deren Dampfercourse, vom Hafen von Odessa ausgehend, diesen mit den Haupthäfen Indiens, Chinas und Japans, sowie mit dem Haupthafen Russlands, Wladiwostok, verbinden werden. Die neue Gesellschaft kaufte zum Preise von R. 400.000 bereits einen durchaus modern eingerichteten Postdampfer in Newcastle; ein zweiter erstclassiger Dampfer wird auf Rechnung der Gesellschaft auf der dortigen Werfte erbaut.

Frankreich. (Ausbau des die Marne mit der Saône verbindenden Schiffahrtscanals.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister, vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction, den Ausbau des östlich von Paris die Marne mit der Saône verbindenden Schiffahrtscanals beschlossen. Die beiden Flüsse werden, und zwar die Marne von Vitry aus mit der Saône nächst Heuilley-Cotton im Interesse der mit Benützung sonst entsprechender Flussläufe successiven Herstellung einer vom Hafen von Dunkerque bis zum Hafen von Marseille führenden Wasserstrasse, gegenseitig verbunden werden. Durch Einmündung dieses Canals in die Rhône wird auch Lyon in den Verkehr mit dem Norden einbezogen werden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. Jänner d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Sectionschef im Handelsministerium und Generaldirector für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten Dr. Rudolf Neubauer in Wien den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden erster Classe,

der Ministerialsecretär im Handelsministerium Adalbert Ritter von Stibral in Wien den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Classe,

der Oberinspector der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn i. R., kaiserlicher Rath Hubert Husnik in Wien das Officierskreuz des königlich rumänischen Ordens „Krone von Rumänien“.

der Vice-Inspector des Oesterreichischen Lloyd in Triest Hugo Bersa von Leidenthal den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden vierter Classe

annehmen und tragen dürfen.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Statthaltereisecretär Ladislaus Marek von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Łupków-Cisnaer Kleinbahn“ enthoben und an seiner Stelle den k. k. Statthaltereisecretär Julius Kadyi zum landesfürstlichen Commissär bei der genannten Actiengesellschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich.)

Ausnahmetarif für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits, Eger transit, Nürnberg transit und Wien I K.E.B. (Westbahnhof) transit andererseits vom 1. Jänner 1895.

Neue Frachtsätze für Felle- und Häutetransporte.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900, bezw. insoweit eine Erhöhung der Frachtsätze eintritt, mit Giltigkeit vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900, treten für die Beförderung von

Fellen, getrockneten (ausschliesslich Rauhwaaren, Pelzwerk), und

Häuten (gesalzen, getrocknet, roh, verpackt)

bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen die nachstehenden Frachtsätze*) in Wirksamkeit:

Zwischen und Stationen der		Eger transit	Nürnberg transit	Wien I K.E.B. (Westbahnhof) transit
		Francs Gold per 1000 kg		
k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Krakau	40·95	50·35	17·90
	Podgorze-Bonarka	40·95	50·35	17·90
k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buczacz	72 00	81·40	48·95
	Czortkow	73·70	83·10	50·65
	Jaroslau	55·65	65·05	32 60
	Lemberg	62 20	71·60	39·15
	Neu-Sandez	53·50	62·90	30·45
	Podgorze-Bonarka	40·95	50·35	17·90
	Podgorze-Plaszow	40·95	50·35	17 90
	Posada-Chyrowska	59·20	68·60	36·15
	Przemysl	57·80	67·20	34·75
	Rszeszow	52·20	61 60	29·15
	Sambor	61·00	70·40	37·95
	Stanislau	68·40	77·80	45·35
	Stryj	64 00	73 40	40 95
	Tarnopol	68·40	77·80	45·35
	Tarnow	46·85	56·25	23·80

*) Für unverpackte Felle vermindern sich die Frachtsätze um 30 Centimes per 1000 kg.

Hiedurch werden die auf Seite 7—9 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes, bezw. der dazugehörigen Nachträge I und II enthaltenen Frachtsätze für Felle und Häute aufgehoben und ersetzt.

Gleichzeitig sind die auf Seite 11 des genannten Tarifes unter Punkt V in Colonne 3 für Felle und Häute bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bezifferten Frachtsätze wie folgt zu berichtigen:

Zwischen	Paris Douane
	Francs Gold per 1000 kg
Eger transit	57·75
Nürnberg transit	48·35
Wien I K.E.B. (Westbahnhof) transit	80·80

Wien, am 18. Februar 1900. [181]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 3.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Kupfervitriol etc.

Am 1. März 1900 tritt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900, ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kupfervitriol und Krystall-Azurin mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestanz bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief von Halsbrücke nach Bozen-Gries, Brixen und Trient (Trento) in Kraft.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes, die nach Bozen-Gries 274, nach Brixen 264, nach Trient (Trento) 287 Pfennige für 100 kg betragen, finden nur im Rückvergütungswege Anwendung.

Die näheren Bestimmungen sind aus dem Ausnahmetarife zu ersehen, der bei den betheiligten Stationen zu erlangen ist.

Wien, am 22. Februar 1900. [192]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Berichtigungen von Frachtsätzen.

Der im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 auf Seite 193 unter Ausnahmetarif Nr. 8 B (Petroleum, roh etc.) für Trzebinia—Dresden-Elbkai enthaltene Frachtsatz hat statt 119 Pfennige richtig **191 Pfennige** und der unter Ausnahmetarif Nr. 8 C (Petroleumnaphtha) für Trzebinia — Dresden-Elbkai enthaltene Frachtsatz statt 195 Pfennige richtig **205 Pfennige** zu lauten.

Erstere Erhöhung tritt sofort, letztere mit 10. März 1900 in Kraft.

Wien, am 22. Februar 1900. [193]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der heutigen Nummer liegt ein Güterfahrplan der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Wien bei, welcher von der Direction an alle Interessenten gratis und franco abgegeben wird.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
959	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Vlarapass transit	Pardubitz und nördlich und westlich von Pardubitz gelegenen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann nach den via Gaya—Brünn instradirenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Localtarife Theil II, Heft 1, Abschnitt A. sowie nach Stationen der in diese Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einmündenden, im Staatseigenthume stehenden Localbahnen										
				Brück a/L. M.A.V. transit	Pardubitz und darüber gelegenen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Böhm. Commercialbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn										
				Brück a/L. M.A.V. transit	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Localtarife Theil II, Heft 1, Abschnitt A und C, dann nach Stationen der in diese Linien einmündenden, im Staatseigenthum stehenden Localbahnen; ferner nach Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für Kohle und Briquettes mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagens, für Coaks mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. März 1900 bis 15. März 1900	Localtarife	Verschieden	Zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 6 Hellern per 100 kg { für die ersten 75 km . . . . . 0·44 Heller per 100 kg und 1 km; „ „ zweiten 75 „ . . . . . 0·24 „ „ 100 „ „ 1 „; „ „ weiteren 150 „ . . . . . 0·20 „ „ 100 „ „ 1 „; „ jedes Kilometer über 300 km . . 0·16 „ „ 100 „ „ 1 „ }	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende Mai 1900	Der Gebührenberechnung werden die Summen der kilometrischen Distanzen der an der Fahrroute betheiligten Bahnen zugrunde gelegt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
960	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steine des Specialtarifes 3	Kolin St.E.G.	Böhm.-Brod Borohradek Chotzen Daschitz Hronow Morawan Nachod Neustadt a. d. Mettau Opocno Parduhitz St.E.G. Peček Přelouč Sadska	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	Heller 19 41 39 29 55 31 52 48 48 25 13 19 25	Heller 16 28 31 23 44 25 42 39 38 20 11 16 20	Heller 3 13 8 6 11 6 10 9 10 5 2 3 5	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
961	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Güter des Specialtarifes 1	**Oe.N.W.B.:** Gröschelmauth Jarmeritz Kojetitz Mähr.-Budwitz Schönwald-Frain Skartsch-Trebitsch Wolframitz-kirchen **St.E.G.:** Znaim oder vice versa	G a y a	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 128 137 137 137 122 136 116 100		Im Kartirungswege		
962	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachowitz (Station) via Heřmanměstec	Rossitz-Seslawek	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	35 Heller		Im Kartirungswege		
963	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	P u j	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Verschieden	191 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
964	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Beraun	Jiritz (Ladestelle) via Prag-Neratowitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	44 Heller		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
965	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a und b) der Güterclassification	Freiheit-Johannesbad / Lobositz (A.T.E. oder St.E.G.)	Arnau / Teschen (K.F.N.B. oder K.O.B.)	a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg; c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 362 Heller b) 249 „ c) 232 „	a) 369 Heller b) 255 „ c) 238 „	Im Kartirungswege		
966	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification	Lobositz (A.T.E. oder St.E.G.)	Friedland i. B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemeinen giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	87 Heller		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
967	Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz		Chilisalpeter (rober Natronsalpeter), Kalk gebrannten / Düngemittel der Pos. D—13 des Theiles I	O t r o k o w i t z	Lipa-Sluschowitz Malenowitz Wisowitz Zlin oder vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Localbahntarif, Theil II, giltig vom Tage der Betriebseröffnung	Heller 38 18 48 26 38 18 48 26	27 14 33 19 23 13 28 17	11 4 15 7 15 5 20 9	Im Kartirungswege			
968	Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz		Oelkuchen (Pos. O—6 des Theiles I)	O t r o k o w i t z	Lipa-Sluschowitz Malenowitz Wisowitz Zlin oder vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Localbahntarif, Theil II, giltig vom Tage der Betriebseröffnung	Heller 38 18 48 26	33 15 41 21	5 3 7 5	Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nummer	1	969	970	971
Die Publication erfolgt von der	2	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der	3	betheiligten Bahnen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kokes	a) Petroleum, rob und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle in Fässern; b) Petroleum-Naphtha (Benzin aus Petroleum destillirt)	Alle Artikel ohne Ausnahme
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Routte) von	5	Schwadowitz-Eipel	Dzieditz Mähr.-Ostrau Oderberg Trzebinia	St. Leonhard-Drachenloch
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Routte) nach	5	Königshof	Dresden-Elbkai Schönpriesen-Umschlag Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz	Parsch transit
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Die 2700 Waggons übersteigende Anzahl Waggons à 10.000 kg. | Auf- oder Abgabe von mindestens 2500 Waggons à 10.000 kg.
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Sendungen im Localverkehre ausgeschlossen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife der betheiligten Bahnen	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteht kein directer Frachtsatz		Tarif zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vom 1. März 1899
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	82 Kronen per 10.000 kg	Pfennige: a) 135 125 127 144 / 139 122 120 130 / 182 174 172 191	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11		a) 149 138 134 158 / 153 129 133 144 / 196 181 185 205	4 Heller | 2 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Verschieden
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1900
Besondere Bemerkungen	14		Die nebenstehenden Frachtsätze gelten für Sendungen mit der Bestimmung für Magdeburg und darüber hinaus gelegenen Stationen	

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 10 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz.

Fortlaufende Nummer	1	972	973	974
Die Publication erfolgt	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Malzkeime, Malztreber, nasse und getrocknete	Mineralische Kohlen und Kokes	Holz der Abtheilung h des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Frigyesfalva Nagy-Kanizsa	allen im Tarife für den Böhmisch-Bayerisch. Kohlenverkehr vom 1. Juli 1896 enthaltenen österr. Stationen, einschliessl. der beiden ohbenannten Stationen	Pntzeried
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Memmingen	Smečna-Sternberg	Nenern
	5	oder ungekehrt	Dentsch-Kralup	Kanth
	5		Tenplitz	Burglengenfeld
	5		allen im Tarife für den Böhmisch-Bayerisch. Kohlenverkehr vom 1. Juli 1896 enthaltenen bayer. Stationen, einschl. der beiden uutengenannten Stationen	Böhmisch-Kubitzen-Vollman
	5			Hersbruck l. d. P.
	5			Hersbruck r. d. P.
	5			Lauf l. d. P.
	5			Lauf r. d. P.
	5			Schnaittach Bhf.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg für den Wagen uud Frachthrief	Einhaltnng der Bestimmnngen des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen und Einhaltnng der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens his 31. Decemher 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Das Zugeständniss wird gemacht				
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Octoher 1895 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenhahnverhand	Ausnahmetarif vom 1. Juli 1896 für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr	Tarif-Theil IV, Heft 3, vom 1. Jnni 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es hestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Mark 2·04 2·98	Es gelten die gleichen Frachtsätze wie für die Station Haidhof, zuzüglich 7·0 8·0 Mark für 10.000 kg Es gelten die gleichen Frachtsätze wie für die Station: Duby, Tuschmitz	Mark 0·62 0·53 0·55 0·56 0·55 0·60 0·61 0·63 0·64 0·63 0·69 0·70 0·72 0·73 0·72 0·64 0·65 0·67 0·68 0·67
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11			
Art der Durchführung	12	Im Kartirngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerknngen	14			

975

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt

Ernsdorf

Genf transit

Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens
A. 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen im Tarif-Theil I, Abtheilung A, für den Oesterreichisch-Ungarisch-
B. 10.000 kg } Schweizerischen Eisenbahnverband.
Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend erbracht ist. Die Waaren dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900

Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. December 1894

Zugestandener Frachtsatz

	Ad A.*) Möbel	
	verpackt	unverpackt
	Francs per 1000 kg	
1. Von Ernsdorf bis zum Schnittpunkte . .	3·60	5·40
2. Vom Schnittpunkte bis Genf transit . .	59·00	59·00

	Ad B. Möbel
	verpackt und unverpackt
	Francs per 1000 kg
Von Ernsdorf bis Genf transit	43·10

Im Kartirungswege

*) Die Tarifsätze unter 1., d. i. bis zum Schnittpunkte, werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für 20 kg per Frachtbrief), die Theilsätze unter 2., d. i. vom Schnittpunkte, für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen berechnet.
Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theifrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben.
Hiedurch wird die im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 4 vom 11. Jänner 1900 unter fortlaufender Nummer 354 publicirte Kundmachung gegenstandslos und sonach aufgehoben.

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Bezeichnung des Tarifs, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

978	977	976	Fortlaufende Nummer	1
k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Die Publication erfolgt von der	2
		betheiligten Verwaltungen	und im der Namen	3
Kohlenlösche, Haldenrückstände (Pos. K—25 der Güterclassification	Brennholz, Scheitholz, Klohen und Knüppel-(Prügel-) Holz aus der Pos. H—19, Punkt 1 Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz der Pos. H—19, Punkt 2 Reisig aus Pos. H—19, Punkt 3 und Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, der Pos. H—19, Punkt 5 der Güterclassification	Lebensmittel als Eilstückgut laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 1, Abtheilung I und II des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Grnhenstationen des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes	allen Stationen der im Localgütertarife, Heft 1, Abschnitt A nnd C entbaltenen Linien mit Ansscbluss jener in Dalmatien, ferner von und nach allen Stationen der im Staatseigentbume stebenden, an die bezeichneten Linien anschliessenden Localbahnen des Tarifheftes 3	Pilsen oder umgekehrt	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
allen Stationen des Abschnittes A im Hefte 1, des Localgütertarifes		Franzensbad B.St.B.	nach	
Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. Anf- nnd Ahladen durcb die Parteien	Bezng in inländischen Stationen. Anfgabe als Erachtgut und Frachtzahlnng für mindesteus das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. Auf- und Ahladen durch die Parteien	Einhaltnng der Bestimmungen des in der 8. Ruhrik hezeichneten Tarifes	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. März 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 15. März 1900	vom 1. März 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 15. März 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	und gilt in der Zeit	7
Localtarif	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1900 des Oesterr.-Ungar.-Baierischen Eisenbahnverbandes	Bezeichnung	8
Ansnahmetarif I	Verscbieden	Es besteben keine directen Frachtsätze	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Ansnahmetarif II	Frachtsätze des Ansnahmetarifes II im Abschnitte A des Localgütertarifes, Heft 1 (unter Durchrechnung über die in Frage kommenden Linien der k. k. Oesterr. Staatshahnen)	Abtheilung I nnd II 152 Heller	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Verscbieden	Verschieden		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	a) Rücksichtlich des Localverkehres der k. k. Oesterr. Staatshahnen: Im Kartirungswege b) Rücksichtlich des Anschlussverkehres: Im Rückvergütungswege	Im Kartirnngswege	Art der Durchführung	12
	ad b) Vorlage der Original-Frachtbriefe seitens des Empfängers bis längstens Ende Juni 1900 bei jener k. k. Staatsbahn-Direction, in deren Bezirke die betreffende Bestimmungsstation oder, falls die Sendung in einer österreichischen Station ausserhalb des Bereiches der vom Staate betriebenen Eisenbahnen zur Abgabe gelangt, die betreffende Versandtstation gelegen ist		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
			Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
979	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische etc. der Pos. K—25 der Güterclassification	den Stationen des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes	Smichow, Vyšehrad, Prag (St.B.), Hrabovka, Pilsen (K.F.J.B.), Pilsen (E.P.P.K.) und Budweis	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse der Stadtgemeinde Prag oder der Stadtgemeinde Smichow, Karolinenthal, Kgl. Weinberge und Žižkow, bezw. unter jener der Stadtgemeinden Pilsen und Budweis; rachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Parteien.	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 15. März 1900	Localtarif	Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
980	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Torf, auch gepresst (Torfziegel)	allen Stationen der im Localgütertarife, Heft 1, Abschnitt A und C enthaltenen Linien mit Ansschlnss jener in Dalmatien, ferner von und nach allen Stationen der im Staatseigenthume stehenden, an die bezeichneten Linien anschliessenden Localbahnen des Tarifheftes 3			Bezug in inländischen Stationen Aufgabe als Frachtgut Anf- und Abladen durch die Parteien	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 15. März 1900	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Frachtsätze des Ansnahmetarifes II im Abschnitte A des Localgütertarifes, Heft 1 (unter Durchrechnung über die in Frage kommenden Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen), bei Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	V e r s c h i e d e n	a) Rücksichtlich des Localverkehres der k. k. Staatsbahnen: Im Kartirungswege. b) Hinsichtlich des Anschlussverkehres: Im Rückvergütungswege	ad b) Vorlage der Original-Frachtbriefe seitens des Empfängers bis längstens Ende Juni 1900 bei jener k. k. Staatsbahn-Direction, in deren Bezirk die betreffende Bestimmungsstation oder, falls die Sendung in einer österreichischen Station ausserhalb des Bereiches der vom Staate betriebenen Eisenbahnen zur Abgabe gelangt, die betreffende Versandtstation gelegen ist		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
981	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Getreide	Hotzenplotz	Olbersdorf	Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. (Hinsichtlich der Localbahn Röwersdorf-Hotzenplotz für zwei Wagen)	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	28 Heller	22 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
			Frachtgüter der gewöhnlichen und der ermässigten Wagenladungsclassen (excl. Kohle, Kalk und Düngemittel)	Röwersdorf	Liebenthal (Oesterr. Schlesien)	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			Verschieden	10 Heller	Verschieden			
			Kohlen, mineralische, Kalk, gebrannter, Düngemittel						12 Heller	6 Heller	6 Heller			
				oder umgekehrt										

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
5	Nr. 141 vom 18. December 1899	2792	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glas der Pos. G—11 und Hohlglaswaaren der Pos. H—15/b	Stnpno-Bras	Nussdorf transit, Wien-Praterquai,	In der 2. Abtheilung der Rubrik 5 soll es beim Verkehre ab Bilin (k. k. St. B.) statt „Wien II (K. F. J. B.), Wien-Praterquai“ heissen: „Nussdorf, Wien II (K. F. J. B.), Wien-Praterquai“	
						Třemoschna	Wien-Praterquai		
						Bilin	Wien II (K. F. J. B.) Wien-Praterquai		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-BIBLIOTHEK BERLIN

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. **Wien, 1. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Umlegung der Theilstrecke von km 2 bis 6·5 der Localbahn von Zauchtl nach Neutitschein in der Richtung gegen Kunewald.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Stadtvorstande in Neutitschein mit dem Erlasse vom 31. Jänner 1898, Z. 1137/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 19 vom 15. Februar 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit dem Erlasse vom 30. Jänner 1899, Z. 1752/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 22 vom 23. Februar 1899), auf ein weiteres Jahr verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Umlegung der Theilstrecke von km 2 bis km 6·5 der den Gegenstand der A. h. Concessionsurkunde vom 7. September 1880, R.-G.-Bl. Nr. 130, bildenden Localbahn von Zauchtl nach Neutitschein in der Richtung gegen die Ortschaft Kunewald neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 5. Februar 1900. Z. 3313/2.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 4. December 1899, Z. 27.988, an alle Privatbahnverwaltungen,*) betreffend die Hinausgabe der Verordnung vom 4. December 1899, Z. 27.988, über die Verfassung, Vorlage und Kundmachung der Fahrordnungen.

Im Hinblicke auf die Entwicklung des Eisenbahnverkehres seit Hinausgabe der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. April 1884, Z. 619 H.-M. (C.-Blatt Nr. 43 ex 1884), über die Vorlage, die amtliche Behandlung und die Kundmachung der Fahrordnungen für Eisenbahnen mit normalem Betriebe und für Localbahnen, sowie mit Rücksicht auf die seither geänderte Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung findet das Eisenbahnministerium die eingangs erwähnte Verordnung ausser Kraft zu setzen und mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 die in der Anlage mitfolgende Verordnung, betreffs die Verfassung, Vorlage und Kundmachung der Fahrordnungen für Eisenbahnen mit normalem Betriebe und für Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen im Sinne der Artikel XVI bis XXI des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, dann der auf Grund der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 concessionirten Pferdebahnen, sowie der auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 6. Juli 1872 concessionirten Bergbahnen), zu erlassen.

Diese Verordnung wurde durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien in Druck gelegt und kann ein Mehrbedarf an Exemplaren von der genannten Anstalt direct bezogen werden.

Wien, am 4. December 1899.

Wittek m. p.

*) Ein analoger Erlass wurde auch an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Verordnung des k. k. Eisenbahnministers vom 4. December 1899, P.-Z. 27.988, über die Verfassung, Vorlage und Kundmachung der Fahrordnungen

für

Eisenbahnen mit normalem Betriebe. | **Bahnen niederer Ordnung** (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).

I.

Allgemeine Bestimmungen.

(1) Bezüglich der staatlichen Einflussnahme in Fahrplanangelegenheiten der Eisenbahnen mit normalem Betriebe und Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen im Sinne der Artikel XVI bis XXI des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, dann der auf Grund der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 concessionirten Pferdebahnen, sowie der auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 6. Juli 1872 concessionirten Bergbahnen) gelten nachstehende allgemeine Bestimmungen.

(2) Rücksichtlich aller im Staatsbetriebe stehenden Bahnlinien erfolgt seitens des k. k. Eisenbahnministeriums die Genehmigung, bezw. Feststellung der Grundzüge für die zu veröffentlichenden Fahrpläne für den Personenverkehr, insbesonders die Genehmigung der Einführung, Abänderung oder Auflassung aller Schnellzüge und aller dem Personen- und Postverkehre, mit Ausnahme der dem reinen Localverkehre eines und desselben Directionsbezirkes dienenden Züge.

(3) *Rücksichtlich der Privatbahnen ist die Einführung neuer, sowie die Auflassung oder Abänderung bestehender Fahrordnungen der zur Personen- oder Postbeförderung dienenden Züge der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten, und erfolgt diese auf Grund des endgiltigen Fahrplanentwurfes. Die bezüglichen Vorlagen sind unmittelbar an das k. k. Eisenbahnministerium zu leiten.*

(4) Fahrordnungen für Sonderzüge, welche aus besonderen Anlässen oder über Verlangen von Parteien eingeleitet werden, bedürfen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums nicht.

(5) Für die richtige Erstellung des Fahrplanes (Intervalle bei nachfahrenden Zügen, Kreuzungen u. dgl.) sind die Bahnverwaltungen, bezw. die k. k. Staatsbahn-Directionen allein verantwortlich.

II.

Anträge der k. k. Staatsbahn-Directionen.

(6) Die Anträge der k. k. Staatsbahn-Directionen, betreffend die Einführung neuer, sowie die Auflassung oder Abänderung bereits verkehrender Züge, welche zur Personen- oder zur Postbeförderung dienen, sind für die jeweilige Winterfahrplanperiode bis spätestens 20. April, für die kommende Sommerfahrplanperiode bis spätestens 15. October eines jeden Jahres dem k. k. Eisenbahnministerium vorzulegen. Den Anträgen sind die bei den k. k. Staatsbahn-Directionen in Fahrplanangelegenheiten eingelangten Petitionen, deren Inhalt in Tabellenform zusammenzustellen ist, beizuschliessen.

(7) Die einzelnen Anträge sind getrennt zu behandeln, der Reihenfolge nach zu numeriren, und ist unter Berufung auf diese Nummern im Einbegleitungsberichte anzugeben, inwiefern durch die gestellten Anträge den in den einzelnen Petitionen enthaltenen Wünschen Rechnung getragen wird.

(8) Die k. k. Staatsbahn-Directionen haben bei der Antragstellung für Fahrplanänderungen, sowie bei Verfassung des endgiltigen Fahrplanentwurfes zu berichten, ob und in welcher Höhe durch die beantragten Zugsvermehrungen das Präliminare der mit den fahrplanmässigen Zügen zu leistenden Zugskilometer etwa überschritten wird.

(9) Weitreichende Anträge sind unabhängig von den vorgenannten Terminen nach vorausgegangenem Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Staatsbahn-Directionen so zeitlich als möglich zur principiellen Genehmigung bei dem k. k. Eisenbahnministerium einzubringen, bevor noch an die Anschlussbahnen herangetreten wird.

(10) Hinsichtlich der vom Staate betriebenen Localbahnen ist bei vorzunehmenden Fahrplanänderungen vorher mit der Verwaltung der betreffenden Localbahn das Einvernehmen zu pflegen, falls derselben im Sinne des Betriebsvertrages, der Concessionsurkunde etc. diesbezüglich eine Einflussnahme zusteht, und unterliegen die Fahrordnungen dieser Localbahnen bezüglich der Züge mit Post- oder Personenbeförderung ebenfalls der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

(11) Gleichzeitig mit den Anträgen ist der generelle Fahrordnungsentwurf in Form einer graphischen Darstellung dem k. k. Eisenbahnministerium vorzulegen.

III.

Vorlage der ersten Fahrplanentwürfe.

(12) Von den Fahrplanentwürfen, welche die bei den europäischen Fahrplan-Conferenzen betheiligten Bahnverwaltungen im Sinne der internationalen Vereinbarungen unter einander auszutauschen haben, sind von sämmtlichen Bahnverwaltungen und von jenen k. k. Staatsbahn-Directionen, denen die Drucklegung der Fahrplanentwürfe obliegt, je 2 Exemplare dem k. k. Eisenbahnministerium und dem Postcoursbureau des k. k. Handelsministeirums, ferner je ein Exemplar den k. k. Post- und Telegraphen-Directionen, in deren Bereich die Bahn liegt, einzusenden.

Die in kleiner Lateinschrift gedruckten Bestimmungen sind nur giltig für die k. k. Staatsbahnen.
Die in Cursivschrift gedruckten Bestimmungen sind nur giltig für die Privatbahnen.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).

IV.

Verfassung des endgiltigen Fahrordnungsentwurfes.

(13) Wird durch eine beabsichtigte Fahrordnungsänderung der Lauf der die Post befördernden Züge wesentlich alterirt, so erscheint es im Interesse einer raschen und anstandslosen Erledigung, sowie behufs Vermeidung einer Hinausschiebung des Einführungstermines geboten, noch vor Ueberreichung der betreffenden Eingaben an das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums und mit den in Betracht kommenden k. k. Post- und Telegraphen-Directionen im kurzen Wege über die Zulässigkeit der geplanten Aenderungen das Einvernehmen zu pflegen.

A. Die Detailfahrordnungen.

(14) Die Detailfahrordnungen der einzelnen Züge sind nach dem in der Beilage I aufgestellten Schema unter Beachtung der nachstehenden Bestimmungen zu erstellen und in dieser Form auch in das Fahrordnungsbuch aufzunehmen.

(15) Jede Fahrordnung muss demnach folgende Daten enthalten:

a) Benennung und Nummer des Zuges. Alle schnellfahrenden, dem öffentlichen Personenverkehre dienenden Züge sind einheitlich mit dem Namen „Schnellzug" zu bezeichnen. Ausgenommen sind Special- und Luxuszüge, für welche bei deren Einrichtung die Genehmigung zu einer anderweitigen Bezeichnung fallweise beim k. k. Eisenbahnministerium einzuholen ist.

Sämmtliche Züge sind mit Ordnungsnummern derart zu versehen, dass die ungeraden Zahlen für die Züge in der Richtung vom Anfangspunkte der Linie, die geraden Zahlen für die Züge der entgegengesetzten Richtung angewendet werden.

Das System der Zugsnumerirung muss aus dem Anhange zu den Fahrordnungsbüchern zu ersehen sein.

b) Bei Personen führenden Zügen Angabe der Wagenclassen, welche der betreffende Zug führt, ferner bei den nicht täglich verkehrenden Zügen Angabe der Verkehrsstrecken und der Verkehrstage und, falls Militärmannschaft befördert wird, die Angabe, bis zu welcher Stärke Militärtransporte zur Beförderung gelangen können.

c) Rang des Zuges. Für den Rang der Züge ist deren Fahrtrichtung massgebend, wobei die gleichartigen Züge der Hauptlinie in der Richtung von Wien, bezw. von Budapest den Vorrang vor den Gegenzügen zu erhalten haben, während bei den Seitenlinien jene Verkehrsrichtung zu bevorzugen ist, in welcher wichtigere Anschlüsse zu vermitteln sind.

In Strecken, welche von den Zügen zweier oder mehrerer Seitenlinien gemeinschaftlich befahren werden, gilt für die Züge der Seitenlinien die Rangordnung der Hauptlinie.

d) Namen der Stationen, welche der Zug berührt, dann der Haltestellen, in welchen derselbe anhält, und Kennzeichnung jener Bahnabzweigungen in der currenten Strecke, welche bei der Abwicklung des öffentlichen Verkehres in Betracht kommen.

e) Kennzeichnung der doppelgeleisigen Strecken.

f) Entfernung jeder Station und Haltestelle (oder Bahnabzweigung) von der vorhergehenden, sowie von der Ausgangsstation des Zuges bis zu jeder Station und Haltestelle (oder Bahnabzweigung) in ganzen und Zehntelkilometern.

Bezüglich der Haltestellen (oder Bahnabzweigungen) naturgemäss nur insoweit, als diese zufolge Bestimmung des Punktes d) in die Fahrordnung aufzunehmen sind.

g) Fahrzeiten von Station zu Station, bezw. Bahnabzweigung jederzeit; von Station, bezw. Bahnabzweigung zu Haltestelle oder umgekehrt nur dann, wenn der betreffende Zug in der Haltestelle anhält.

Die Ermittlung der Fahrzeiten von Station zu Station, beziehungsweise Bahnabzweigung oder Haltestelle und umgekehrt hat im Anhaltefalle unter Zugrundelegung der normirten Zugsbelastung und des Detaillängenprofils, wie auch der Leistungsfähigkeit der in Betracht kommenden Locomotivgattung bei gleichzeitiger Beachtung des Zeitverlustes für das Anfahren und Anhalten und der mit Rücksicht auf die Construction des Oberbaues und der Brücken, wie nicht minder des Bremsausmasses zulässigen Maximalfahrgeschwindigkeit zu erfolgen.

Durchfährt ein Zug mehrere Stationen, beziehungsweise Haltestellen ohne Aufenthalt, so hat die Berechnung der Fahrzeiten von Anhaltepunkt zu Anhaltepunkt in der Weise zu erfolgen, dass die vorerst von Station zu Station in der vorstehend angedeuteten Weise (jedoch unter Berücksichtigung des Zeitverlustes für das Durchfahren der Stationen) rechnerisch auf Zehntelminuten ermittelten Fahrzeiten summirt werden und diese Summe bei Bruchtheilen bis zu einer halben Minute nach unten, über eine halbe Minute nach oben auf ganze Minuten abgerundet wird.

Die so ermittelte Gesammtfahrzeit ist sodann auf die einzelnen Zwischenstrecken von Station zu Station auf Grund der Detailrechnung aufzutheilen und in ganzen Minuten auszudrücken.

Das Gleiche gilt für die Ermittlung und Auftheilung der kürzesten Fahrzeiten. (Punkt k.)

In Strecken, in denen ein Zusammentreffen (Kreuzung oder Vorfahren) mit anderen Zügen infolge der Geleiseanlagen ausgeschlossen ist, kann die Fahrzeit für mehrere Theilstrecken zusammengezogen, d. i. für mehrere Theilstrecken durch eine Ziffer ausgedrückt werden.

h) Die Ankunftszeit, das Ausmass des Aufenthaltes in Minuten und die Abfahrtszeit bezüglich solcher Stationen

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).

und Haltestellen, in welchen der Zug eine Minute oder länger anhält. Bei Stationen, welche der Zug ohne Aufenthalt durchfährt, sind die Durchfahrtszeichen blos in der Rubrik „Abfahrt" einzustellen, die Rubriken „Ankunft" und „Aufenthalt" jedoch leer zu lassen.

In den Detailfahrordnungen jener Züge, welche zwar in einzelnen Stationen oder Haltestellen unbedingt anhalten, wo aber eine Aufenthaltsdauer von weniger als einer Minute genügt, ist nur die Abfahrtszeit einzusetzen und in der Rubrik „Aufenthalt" das-Zeichen △ (Dreieck) einzustellen, welches Zeichen die Bedeutung „unbedingtes Anhalten, kürzer als eine Minute" hat. Dieser Aufenthalt unter einer ganzen Minute ist von der Fahrzeit zu bestreiten, bei deren Ermittlung daher auf diesen Aufenthalt Rücksicht zu nehmen ist.

Soll in einer solchen Station oder Haltestelle nur das Aussteigen gestattet sein, so ist obigem Zeichen noch der Buchstabe „a", und wenn nur das Einsteigen als zulässig erachtet wird, der Buchstabe „e" beizusetzen. (a △, e △.)

Bei bedingungsweisem Anhalten ist in der Detailfahrordnung nur die Abfahrtszeit, beziehungsweise Durchfahrtszeit in der Rubrik „Abfahrt" einzutragen, in der Rubrik „Aufenthalt" jedoch das Zeichen × (liegendes Kreuz) anzubringen. Ist der bedingungsweise Aufenthalt nur zum Aussteigen bestimmt, so ist diesem Zeichen der Buchstabe „a", ist derselbe nur zum Einsteigen eingeführt, der Buchstabe „e" beizufügen. (a ×, e ×.)

Da das bedingungsweise Anhalten von der Fahrzeit bestritten werden muss, ist bei Ermittlung derselben auf den Zeitverlust entsprechende Rücksicht zu nehmen.

Aufenthalte nur für Betriebszwecke sind durch ein stehendes Kreuz (†) und das Ausmass in Minuten zu bezeichnen (†1, †4, †△).

Die Minuten sind bei Angabe der Ankunfts- und Abfahrtszeiten stets in zweistelligen Zahlen auszudrücken.

i) Bezeichnung der Nachtzeit. (Siehe Beilage I.)

j) In jeder Station oder Strecke Bezeichnung der Züge, mit denen der betreffende Zug dort zusammentrifft.

In Stationen mit vollständig abgegrenzten Bahnhoftheilen für Zweiglinien sind die zusammentreffenden Züge der verschiedenen Linien nicht in die Rubrik „Trifft den Zug" aufzunehmen.

k) Angabe der kürzesten Fahrzeiten. Ermittlung und Auftheilung wie im Punkte g) angegeben, mit der Beschränkung, dass die kürzesten Fahrzeiten nur von Station zur Nachbarstation, somit unter Nichtberücksichtigung zwischenliegender, für ein Zusammentreffen von Zügen nicht geeigneter Haltestellen einzusetzen sind.

l) Angabe der Maximalfahrgeschwindigkeit in Stundenkilometern (V), welche unter keinen Umständen überschritten werden darf, und darunter (in Bruchform) das anzuwendende Bremsausmass (%) der Bruttolast.

m) Summarische Angabe der Fahrzeiten und Aufenthalte.

n) Allfällige Bemerkungen, betreffend das Zuwarten in Kreuzungs- und Vorfahrstationen.

o) Angabe der Anschlüsse.

(16) Für doppelgeleisige Strecken mit sehr dichtem Verkehr und Einrichtung für das Fahren in Raumdistanz können bei Auflage eigener Dienstfahrordnungsbücher für Zwecke des engeren Localverkehres mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Vereinfachungen hinsichtlich der Ausstattung der Fahrordnungen platzgreifen.

(17) Desgleichen sind über Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Vereinfachungen in der Ausführung der Fahrordnungen für Militärzüge zulässig, insofern für diese eigene Fahrordnungsbücher aufgelegt werden.

B. Die graphische Darstellung des Fahrplans.

(18) Die graphische Darstellung des Fahrordnungsentwurfes ist nach dem in der Beilage II aufgestellten Schema unter Beachtung der nachstehenden Bestimmungen auszuführen.

(19) 1. Für die Zeiteintheilung ist eine Stunde gleich 15 mm, für die Längeneintheilung 1 km gleich 1 mm anzunehmen. Bezüglich der Längeneintheilung ist, falls es die Deutlichkeit der graphischen Darstellung erfordert, auch die Anwendung eines Massstabes 1 km gleich 2 mm, bei Bahnen niederer Ordnung auch die eines solchen von 1 km gleich 5 mm zulässig.

In graphische Fahrpläne, welche unter Zugrundelegung des Massstabes 1 km gleich 1 mm ausgeführt werden, sind Entfernungen unter 2 km gleich 2 mm einzuzeichnen.

2. Die Stundenbezeichnung ist am oberen und am unteren Rande des Fahrplannetzes durchzuführen und die Zeit von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens durch eine dunklere Grundfarbe der Fahrplanfläche kenntlich zu machen.

3. Die Stunden sind durch ununterbrochene, schwächer gehaltene Verticallinien in Unterabtheilungen von je zehn Minuten einzutheilen.

4. Die Namen der Stationen und Haltestellen, sowie Kennzeichnung der Bahnabzweigungen sind beiderseits des Fahrplannetzes, und zwar jene der End- und Anschlussstationen mit besonders hervortretender, dagegen jene der Haltestellen mit kleinerer Schrift anzuführen. Im Fahrplannetze sind Stationen und Haltestellen (Betriebsausweichen), in welchen Kreuzungen stattfinden können, durch eine ununterbrochene horizontale Linie, Stationen und Haltestellen, in welchen Kreuzungen nicht stattfinden können, wohl aber Güterzüge manipuliren, durch eine punktirte Linie zu bezeichnen.

Die Personenhaltestellen sind nur im Namensverzeichnisse des Netzes anzuführen.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).

5. Die Bezeichnung der Zugsgattungen hat in nachstehender Weise zu erfolgen:

a) Express-, Luxus- und Schnellzüge mit stärkster Linie;
b) Personenzüge mit schwächerer (aber noch starker) Linie;
c) gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung mit gerissener starker Linie;
d) Omnibuszüge (Secundärzüge) mit Linie wie bei b), auf welcher in einer Entfernung von je 5 bis 8 mm starke Punkte eingesetzt sind. Von der besonderen Kenntlichmachung der Omnibuszüge (Secundärzüge) als solche kann jedoch auch Umgang genommen werden;
e) Militärzüge mit feiner Linie, auf welcher je etwa 5 mm lange, stärkere Striche in Zwischenräumen von mindestens 3 mm aufgesetzt sind;
f) Leerzüge mit Linie wie bei b), in welcher in einer Entfernung von 5 bis 8 mm kleine Ringe eingesetzt sind;
g) Gütereilzüge und Viehzüge mit abwechselnd aus je einem Punkte und einem kurzen etwa 5 mm langen Striche bestehender Linie;
h) Güterzüge mit feiner Linie;
i) Locomotivzüge mit punktirter Linie;
k) Sonn- und Feiertagszüge, sowie Erforderniss-Personenzüge mit einer Linie, in welcher auf je etwa 5 mm Entfernung ein liegendes Kreuz eingezeichnet ist.

6. Bei jedem Zuge sind in jeder Station und Bahnabzweigung die Ankunfts- und Abfahrtszeit durch Einsetzen der Einheiten der Minuten in Ziffern anzugeben. Zur Kennzeichnung der bedingungsweisen Aufenthalte, ferner der Aufenthalte weniger als eine Minute ist das für die Fahrordnungsbücher normirte Zeichen (× beziehungsweise △) an jener Stelle anzubringen, wo bei regelmässigen Aufenthalten von mindestens einer Minute die Ziffer der Abfahrt des Zuges angesetzt wird. Bei doppelgeleisigen Strecken mit sehr dichtem Zugsverkehre ist es, wenn dies die Deutlichkeit der graphischen Darstellung erfordert, zulässig, die Ankunfts- und Abfahrtszeit der Züge nur in den Haupt-, Anschluss- und Abzweigestationen, sowie bei den Bahnabzweigungen auf offener Strecke in Ziffern anzuführen.

7. Die Personen befördernden Züge der eigenen Anschlusslinie, sowie der Nachbarbahnen sind auf der bezüglichen Stationslinie mittelst schief gestellter Pfeile unter Angabe der Zeit in Ziffern, der Zugsnummer, eventuell auch der Bahnfirma ersichtlich zu machen.

8. Die graphischen Fahrpläne haben ausserdem auf der linken Seite des Fahrplannetzes nachstehende Daten in tabellarischer Form zu enthalten:

Wasserstationen, Heizhäuser — in einer Spalte
Reserve-Locomotiven, Locomotivwechsel — in einer Spalte
Locomotiv-Drehscheiben, Wagen-Drehscheiben — in einer Spalte
Brückenwaagen,
Wächterhausnummern,
Entfernung von Station zu Station (Haltestelle, Bahnabzweigung),
Entfernung vom Anfangspunkte der Linie.

Auf der rechten Seite des Fahrplannetzes:

Eine Skizze, aus welcher die für die Aufstellung der Züge in Betracht kommenden Geleise, die Abzweigungen und die Lage der Aufnahmsgebäude zu entnehmen ist.

Ferner gleichfalls in tabellarischer Form:

Kleinster Krümmungshalbmesser in Metern,
Gefälle in der Station per mille,
Grösste Steigung per mille, Grösstes Gefälle per mille — in der Richtung gegen den Endpunkt der Linie.

Schliesslich ein Längenprofil der Bahnlinie, in welchem die Höhenverhältnisse im Massstabe 1 : 20.000 der natürlichen Grösse aufgetragen und die Höhencoten (Seehöhe) in ganzen und Zehntelmetern angesetzt sind.

9. Doppelgeleisige Strecken sind durch einen dicken Vertikalstrich beiderseits des Fahrplannetzes, und zwar zwischen diesem und den Stationsnamen, Strecken mit Schiebedienst durch eine punktirte Linie an der Basis des Längenprofils kenntlich zu machen.

10. Bei Bahnen, die beiden Staatsgebieten angehören, ist die Landesgrenze, bei Bahnen, die den Betrieb auf einer zum Theile fremdländischen Strecke führen, die Reichsgrenze in dem graphischen Fahrplane durch Ausfüllung der Rubrik „Entfernung vom Anfangspunkte der Linie“ und durch einen Strich im Längenprofile ersichtlich zu machen.

11. Im Kopfe des Graphikons ist die Bahnfirma anzubringen, sowie der Tag der Einführung des Fahrplanes und die Strecke, für welche derselbe gilt, anzugeben; unterhalb des Fahrplannnetzes sind die Zeichenerklärung und die Massstäbe anzusetzen.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).

V.

Vorlage des endgiltigen Fahrordnungsentwurfes.

(20) Die Vorlage des endgiltigen Fahrordnungsentwurfes hat mittelst Berichtes wenigstens fünf Wochen, wenn jedoch umfassende Aenderungen beantragt werden oder wenn es sich um den Fahrplan einer neu zu eröffnenden Eisenbahn (oder Bahnlinie) handelt, mindestens sechs Wochen, bevor derselbe in Wirksamkeit treten soll, an das k. k. Eisenbahnministerium zu erfolgen.

Diese Termine bezeichnen den Zeitpunkt, zu welchem die Eingaben beim k. k. Eisenbahnministerium einzulangen haben.

(21) In berücksichtigungswürdigen Fällen kann auf besondere Genehmigung eine Abkürzung des Vorlagetermines eintreten.

(22) Nachdem die Veröffentlichung eines neuen Fahrplanes erst nach erfolgter Genehmigung des Entwurfes zulässig ist, so ist im Falle schwieriger Verhältnisse die betreffende Vorlage noch vor den oben bezeichneten Terminen zu machen, da sonst der ins Auge gefasste Einführungstermin nöthigenfalls verschoben werden müsste.

(23) Handelt es sich lediglich um die Einlegung neuer Localzüge oder um die tägliche oder periodische Einleitung in der Fahrordnung bereits vorgesehener Personen führender Züge, so hat die Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium und an das Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums mindestens acht Tage, bei Auflassung bestehender Züge ohne sonstige Aenderung des Fahrplanes, falls diese Züge zur Postbeförderung benützt werden, vier Wochen und sonst drei Wochen, bevor diese Massnahme in Wirksamkeit treten soll, zu geschehen.

(24) Grundsätzlich hat die Einführung des Sommerfahrplanes mit 1. Mai, jene des Winterfahrplanes mit 1. October eines jeden Jahres zu erfolgen. Ist für diese Termine eine Aenderung der Fahrordnung nicht in Aussicht genommen, so ist hievon dem k. k. Eisenbahnministerium, dem Eisenbahnbureau des k. und k. Generalstabes, dem Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums und den betreffenden k. k. Post- und Telegraphendirectionen fünf Wochen vor dem 1. Mai, beziehungsweise vor dem 1. October Anzeige zu erstatten.

(25) In dem Einbegleitungsberichte zur Vorlage des endgiltigen Fahrordnungsentwurfes sind bei den schon im Betriebe stehenden Bahnlinien die geplanten Aenderungen sowohl mit Beziehung auf den Fahrplan der unmittelbar vorangehenden Fahrplanperiode, als auch auf den der analogen Periode des Vorjahres gehörig zu motiviren und st, ebenso wie bei erst zu eröffnenden Bahnlinien, der Zeitpunkt der beabsichtigten Einführung anzugeben.

(26) Fahrordnungsänderungen sind in der Regel nur mit dem 1. oder dem 15. eines Monates in Wirksamkeit zu setzen, und sollen Abweichungen hievon nur in Ausnahmsfällen eintreten.

(27) Bei Aenderungen, welche den Fahrplan für den Localverkehr betreffen, kann der Einführungstag den jeweilig massgebenden Verhältnissen entsprechend gewählt werden.

(28) In allen Fällen, in welchen neue oder geänderte Fahrordnungen zu dem hiefür beantragten und genehmigten Zeitpunkte nicht zur Durchführung gelangen, sind das k. k. Eisenbahnministerium, das Eisenbahnbureau des k. und k. Generalstabes, das Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums und die betreffenden k. k. Post- und Telegraphendirectionen hievon unter gleichzeitiger Bekanntgabe des neuen Activirungstermines und der Ursache der Verzögerung der Einführung rechtzeitig in Kenntniss zu setzen.

(29) Der vorzulegende endgiltige Fahrordnungsentwurf hat, je nachdem es sich um eine erst zu eröffnende Bahnlinie oder um eine schon im Betriebe stehende Bahn handelt, Nachstehendes zu enthalten.

A. Bei neu zu eröffnenden Bahnlinien.

0) a) Die Detailfahrordnungen der einzelnen Züge, welche unter Beachtung der im Abschnitte IV A angeführten Bestimmungen dem aufgestellten Schema, Beilage I, gemäss zu verfassen sind, in einfacher Ausfertigung.

Ein zweites Exemplar der Detailfahrordnungen, in welchem die Einstellung der Fahrzeiten von Station zu Station, der kürzesten Fahrzeiten und der Zugskreuzungen entfallen kann, ist mit einer Abschrift des Einbegleitungsberichtes, die auf der Copirpresse erzeugt sein kann, doch deutlich lesbar sein muss, gleichzeitig mit der Vorlage an das k. k. Eisenbahnministerium, direct dem Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums zuzusenden.

b) Den endgiltigen Entwurf des Fahrplanplacates, gedruckt oder geschrieben, in einfacher Ausfertigung.

Zwei Exemplare dieses Fahrplanplacates sind gleichzeitig an das Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums und je ein Exemplar an die betreffenden Post- und Telegraphendirectionen, in deren Bereiche die Bahn liegt, einzusenden.

c) Eine graphische Darstellung des Fahrplauentwurfes, welche unter Beachtung der im Abschnitte IV B angeführten Bestimmungen nach dem aufgestellten Schema, Beilage II, zu verfassen ist, in einfacher Ausfertigung.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).
d) Die nachstehend angeführten Tabellen, welche den „Anhang" zur Fahrordnung bilden.	
Tabelle 1. Normirte Maximalachsenanzahl. Tabelle 2. Rangordnung der Züge. Tabelle 3. System der Zugsnumerirung. Tabelle 4a. Classificirung der Strecken nach Belastungs-Sectionen (insoweit eine solche durchgeführt wird). Tabelle 4b. Militärische Benützbarkeit der Bahn unter gewöhnlichen Verhältnissen. (Beilage III.) Tabelle 5. Allgemeine Bestimmungen über die Belastung der Züge. Tabelle 6. Belastung der Züge. Tabelle 7. Manipulationszeiten für den Uebergang von ganzen Zügen und einzelnen Wagen. Tabelle 8. Bestimmungen über den Anschlussverkehr. Tabelle 9. Angaben über Locomotiven und Tender (Motorwagen). Tabelle 10. Stationirung der Hilfslocomotiven. Tabelle 11. Verzeichniss der Haupt- und Aushilfs-Wasserstationen, sowie der Locomotiv-Ausputzstationen. Tabelle 12. Erforderliche Minimalaufenthalte für den Zugförderungsdienst. Tabelle 13. Stationirung der Schneepflüge. Tabelle 14. Durchschnittsgewichte der eigenen Wagen. Tabelle 15. Elektrische Glockenschlagwerk-Signale. Tabelle 16. Gewichtsansätze für Personen, Thiere und Sachen, welche in den Verrechnungsdocumenten nicht nach dem Gewichte ausgewiesen werden. Tabelle 17. Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit der Züge unter Aufführung der Geschäftszahlen der behördlichen Entscheidungen, mit welchen die auf den einzelnen Linien zulässige Maximal-Fahrgeschwindigkeit genehmigt worden ist. Diese Tabelle hat auch die mit Rücksicht auf den Bauzustand und die Construction des Oberbaues, sowie der Brücken von Station zu Station zulässsige Maximal-Fahrgeschwindigkeit, ferner Bestimmungen über das Ausmass des Langsamfahrens über mangelhafte Bahnstellen, sowie bezüglich der zulässigen Geschwindigkeit, falls die Locomotive nicht an der Spitze des Zuges oder in verkehrter Stellung fährt, zu enthalten. Tabelle 18. Bremspercente zur Ermittlung des Bremsbruttos bei den Zügen. Tabelle 19. Zulässige Maximal-Fahrgeschwindigkeit der einzelnen Locomotivkategorien. [Fahrzeiten bei ausnahmsweiser Verwendung einzelner Locomotivkategorien.]	Von den nebenstehend angeführten Tabellen sind nur jene aufzustellen und vorzulegen, deren Verfassung dem Charakter dieser Bahnen entspricht, worüber auf motivirte Eingabe fallweise das k. k. Eisenbahnministerium entscheidet.

Die Aufnahme noch anderer Tabellen ist zulässig; dieselben müssen jedoch den vorangeführten Tabellen folgen.

Sämmtliche Tabellen sind in einfacher Ausfertigung vorzulegen.

e) Die Zustimmungserklärung des Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes, bezw. die Bestätigung der graphischen Darstellung und der Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Bahn durch dasselbe.	e) Die Bestätigung der Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Bahn durch das Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes.
f) Die Erklärung der inländischen Anschlussbahnen mit normalem Betriebe über die vereinbarten Anschlüsse.	f) Die Einverständnisserklärung der inländischen Nachbar-, bezw. Anschlussbahnen.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).

B. Bei schon im Betriebe stehenden Bahnlinien.

31) α) Den endgiltigen Entwurf des Fahrplanplacates, gedruckt oder geschrieben, in einfacher Ausfertigung.

Zwei Exemplare dieses Fahrplanplacates sind gleichzeitig an das Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums und je ein Exemplar an die betreffenden k. k. Post- und Telegraphen-Directionen, in deren Bereich die Bahn liegt, einzusenden.

β) Eine graphische Darstellung des Fahrordnungsentwurfes, welche unter Beachtung der im Abschnitt IV angeführten Bestimmungen nach dem aufgestellten Schema (Beilage II) zu verfassen ist, in einfacher Ausfertigung.

Bei den Vorlagen für die Sommer- oder Winterfahrordnung ausserdem eine graphische Darstellung des Fahrplanes für die gleiche Zeitperiode des Vorjahres, in welcher die projectirten Aenderungen der Züge für Personenbeförderung, sowie der Anschlüsse unter Bezeichnung der Anschlusszüge mit Pfeilen und Angabe ihrer Nummer, sowie der Zeit ihrer Ankunft und Abfahrt in rother Farbe ersichtlich zu machen sind.

γ) Die Bestätigung der graphischen Darstellung und der Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Bahn durch das Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes wie vorstehend unter A. Absatz e) angegeben.

γ) Die Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Bahn nur dann, wenn auf Grund einer Aenderung in der Leistungsfähigkeit eine neue Vereinbarung getroffen werden muss.

δ) Die Erklärung der inländischen Anschlussbahnen mit normalem Betriebe über die vereinbarten Anschlüsse.

δ) Die Einverständnisserklärung der inländischen Nachbar- oder Anschlussbahnen.

(32) Detailfahrordnungen der einzelnen Züge sind an das k. k. Eisenbahnministerium nicht vorzulegen, dagegen ist ein Exemplar derselben, in welchem jedoch nur die Namen der Stationen und Haltestellen, sowie die Ankunfts- und Abfahrtszeiten nebst Angabe der Dauer und Art des Aufenthaltes enthalten sein müssen, auch bei schon im Betriebe stehenden Bahnlinien gleichzeitig mit der Vorlage des endgiltigen Fahrordnungsentwurfes an das k. k. Eisenbahnministerium mit einer Abschrift des Einbegleitungsberichtes direct dem Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums zuzusenden. Hiemit sind an letzteres auch die Detailfahrordnungen der zur Postbeförderung benützten Güterzüge (Gütereilzüge) einzusenden.

(33) Bei Erstellung neuer oder geänderter Fahrordnungen sind gleichzeitig auch die zugehörigen Anhänge einer Revision zu unterziehen, und unterliegen nachbenannte Tabellen nach jeder vorgenommenen Neuerstellung oder Abänderung ihres Inhaltes neuerlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und zwar:

Tabelle 2. Rangordnung der Züge.
„ 3. System der Zugsnumerirung.
„ 5. Allgemeine Bestimmungen über die Belastung der Züge.
„ 9. Angaben über Locomotiven und Tender (Motorwagen).
„ 14. Durchschnittsgewichte der eigenen Wagen.
„ 15. Elektrische Glockenschlagwerk-Signale.
„ 16. Gewichtsansätze für Personen, Thiere und Sachen, welche in den Verrechnungsdocumenten nicht nach dem Gewichte ausgewiesen sind.
„ 17. Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit der Züge, und zwar: Zulässige Maximal-Fahrgeschwindigkeiten auf den einzelnen Linien und die erläuternden Bestimmungen.
„ 19. Zulässige Maximal-Fahrgeschwindigkeit der einzelnen Locomotivkategorien.
„ 20. a) Der Minimalfahrzeiten und
b) der Zeitverluste.
„ 21. Bezeichnung der Wagenserien und der Wageneinrichtungen.
„ 22. Verzeichniss der zulässigen Achsendrücke und Radstände.

(34) Ausserdem unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums auch die Abänderung jener Bestimmungen, welche zur Erläuterung einzelner Tabellen in allen Anhängen der Oesterr. Staatsbahnen gleichlautend aufgenommen sind, und zwar auch dann, wenn die Erstellung dieser Tabellen in den Wirkungskreis der k. k. Staatsbahn-Directionen fällt. Hieher gehört:

a) Die Anmerkung am Schlusse der Tabelle 1 und 10;
b) die Zeichenerklärung am Schlusse der Tabelle 11.

(35) Von den vorstehend angeführten Tabellen sind daher jene, welche eine Aenderung erfahren haben, möglichst frühzeitig, spätestens gleichzeitig mit den endgiltigen Fahrplanentwürfen dem k. k. Eisenbahnministerium mit einem besonderen Einbegleitungsberichte vorzulegen.

(36 Jene Bahnverwaltungen, welche die Fahrordnung durch längere Zeit unverändert beibehalten, haben die Tabellen des Anhanges zur Fahrordnung mindestens einmal des Jahres einer Revision zu unterziehen und über allfällige Berichtigungen oder Ergänzungen dieser Behelfe rechtzeitig an das k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten.

(37) Die vorstehend sub II—V gegebenen Vorschriften sind für die Vorlage der Fahrordnungen der Personen führenden Züge, sowie der die Post befördernden Güterzüge massgebend.

Die Detailfahrordnungen der übrigen Güter- und sonstigen Züge bei neu zu eröffnenden Bahnlinien, sowie die Detailfahrordnungen der sämmtlichen Züge überhaupt bei den schon im Betriebe stehenden Bahnlinien sind dem k. k. Eisenbahnministerium durch die Vorlage der Fahrordnungsbücher und graphischen Darstellung des Gesammtfahrplans spätestens 14 Tage vor deren Einführung zur Kenntniss zu bringen.

(38) Hinsichtlich der die Zolllinie berührenden Fahrten sind im Sinne der Bestimmungen der Erlässe des k. k. Finanzministeriums vom 18. September 1857, Z. 34.145/674, und vom 4. Februar 1899, Z. 50.520 ex 1898, jene

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen)*

k. k. Finanz-Landesdirectionen, in deren Verwaltungsgebiet sich die betreffende Bahnlinie befindet, von jeder Fahrplanänderung wenigstens 8 Tage bevor sie in Wirksamkeit tritt, schriftlich in Kenntniss zu setzen. Diese Bestimmung hat in jenen Fällen Anwendung zu finden, in denen es sich um eine thatsächliche Aenderung des festgesetzten Fahrplanes handelt.

(39) Auf dem Titelblatte des Fahrordnungsbuches ist die Geschäftszahl, unter welcher die Genehmigung des Fahrplanes seitens des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte, anzuführen.

VI.

Veröffentlichung der Fahrordnungen.

A. Durch Aushang.

(40) Die zum Aushang bestimmten Fahrpläne haben die Aufschrifft „Fahrplan" zu tragen, ferner
die Firma der Bahnverwaltung,
den Zeitunkt der Einführung,
die Fahrordnung sämmtlicher Personen befördernden Züge mit Angabe der Ankunfts- und Abfahrtszeiten bei grösseren und bei allen Abzweigstationen, bezüglich der übrigen Stationen und Haltestellen, in welchen der Zug anhält, nur die Abfahrtszeiten, dann die Entfernungen der Stationen und Haltestellen vom Ausgangspunkte des Zuges in Tarifkilometern zu enthalten und sind im Uebrigen unter Beachtung nachstehender Bestimmungen zu verfassen.

a) Die Höhe der Aushangfahrpläne hat entweder 1 m, $^3/_4$ m, $^1/_2$ m oder $^1/_4$ m zu betragen.

b) Die zum Aushang auf den Ankündigungsstellen der eigenen Stationen und der dazu gehörigen Stationsorte, sowie deren Umgebung bestimmten Fahrpläne sind auf hellgelbem Papier, die zum Aushang für fremde Stationen und deren Umgebung bestimmten Fahrpläne auf weissem Papier zu drucken und in lateinischer Schrift herzustellen. Unter eigenen Stationen sind auch jene zu verstehen, in welchen ein Gemeinschaftdienst mit fremden Bahnverwaltungen besteht.

In grösseren Städten mit mehreren räumlich getrennten Bahnhöfen sind in jedem nur die Placate der eigenen Linien auf gelbem Papier auszuhängen, jene der anderen Bahnverwaltungen auf weissem Papier. Auf den übrigen Ankündigungsstellen grosser Städte sind von sämmtlichen einmündenden Bahnen Placate auf gelbem Papier zu verwenden.

c) Jeder Fahrplan ist mit einer Uebersichtskarte auszustatten, in welcher die eigenen Strecken durch starke, die anschliessenden fremden Strecken durch schwache Linien zu bezeichnen sind. Die ersteren sind mit arabischen Ziffern zu numeriren, und ist die Bedeutung dieser Zahlen in einer, der Uebersichtskarte beizufügenden Bemerkung zu erläutern. Bei jenen Fahrplänen, welche in mehreren Blättern ausgehängt werden müssen, genügt es, wenn die Uebersichtskarte auf einem dieser Blätter angebracht ist.

d) Die Ueberschrift ist so gross zu drucken, dass sie auf grössere Entfernungen noch gut lesbar ist.

e) Die Stationen sind nur einmal, für beide Fahrtrichtungen gemeinsam, anzuführen. Durch je einen rechts und links von den Stationsnamen anzubringenden Pfeil ist die Richtung zu bezeichnen, in der die zu beiden Seiten stehenden Zeitangaben zu lesen sind. (Die links stehenden von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben.)

Personenhaltestellen sind als solche durch Beisetzung der Buchstaben P. H. zu bezeichnen.

f) Den einzelnen Streckenfahrplänen sind, soweit es der Raum gestattet, zwei Ueberschriften, für jede Fahrtrichtung eine, zu geben. Bei Platzmangel ist die Ueberschrift nur einmal, für beide Fahrtrichtungen gemeinsam, anzuführen, dann aber neben oder unter der Ueberschrift links „Hin" und rechts „Zurück" beizusetzen. Ferner sind die Streckenfahrpläne derart zu numeriren, dass die Nummern den bei den betreffenden Strecken in der Uebersichtskarte angegebenen Zahlen entsprechen.

g) Im Kopfe sind die Gattung der Züge, die Zugsnummern und die Classen, welche die Züge führen, anzugeben.

h) Die Schnellzüge sind durch fetten Druck der Stundenziffer kenntlich zu machen. Die Minutenziffern sind stets kleiner zu drucken als die dazu gehörigen Stundenziffern und stets in zweistelligen Zahlen auszudrücken.

i) Die Nachtzeiten (von $6^{\underline{00}}$ Abends bis $5^{\underline{59}}$ Früh) sind durch Unterstreichen der Minutenziffern zu kennzeichnen.

j) Die Anschlüsse sind bei den Anschluss- und Abzweigstationen in kleinem, nicht schrägem Druck anzugeben und hiebei die durch Schnellzüge vermittelten Anschlüsse durch fetten Druck der Stundenziffern hervorzuheben.

Bei den eigenen Anschlüssen ist die Nummer, unter welcher der betreffende Streckenfahrplan angeführt ist, in Klammern beizufügen.

In Fällen, wo einer der anzuführenden Anschlusszüge nicht bis zur angegebenen Station verkehrt, sondern auf einer vorgelegenen Station endet oder von dort ausgeht, ist diese letztere Station als Anschlussstation ebenfalls anzuführen; sollte dies Schwierigkeiten verursachen, so sind beide Stationen neben einander zu setzen, die zweite jedoch, ebenso wie die auf diese bezüglichen Verkehrszeiten einzuklammern und mit einem Stern (*) zu versehen.

In derselben Weise ist zu verfahren, wenn für eine Anschlussstation verschiedene Bahnhöfe in Frage kommen.

k) Sind bei einer Anschlussstation verschiedene Routen zu berücksichtigen, so ist die Routenbezeichnung thunlichst den einzelnen Verkehrszeiten beizusetzen.

l) Wird in einem Streckenfahrplan der vollständige Fahrplan einer Anschluss- oder Zweigstrecke eingeschaltet, so ist dieser etwas einzurücken und ebenso wie die Anschlüsse kleiner zu drucken.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).

m) Züge welche nicht während der ganzen Fahrplanperiode verkehren, sind durch Umrahmung der Verkehrszeiten mit starken Linien zu bezeichnen. Die erforderlichen Bemerkungen über die Giltigkeitsdauer der Fahrordnungen dieser Züge sind möglichst innerhalb der Umrahmung anzubringen.

n) Das Anhalten der Züge nach Bedarf ist durch ein liegendes Kreuz (×), das Anhalten nur zum Aussteigen durch ein „a", das Anhalten nur zum Einsteigen durch „e" zu bezeichnen und daneben auch die Abfahrtszeit, nöthigenfalls in kleinerem Druck, anzugeben.

o) Das Durchfahren von Stationen oder Haltestellen ohne Anhalten ist durch einen senkrechten Strich zu kennzeichnen.

p) Wenn es zweckmässig erscheint, bei einem Zuge, der keine unmittelbare Fortsetzung findet, durch ein Zeichen auf einen anderen Zug hinzuweisen, der von den Reisenden weiterbenützt werden kann, so hat dies durch einen Pfeil zu geschehen, dessen Anwendung einer Erläuterung nicht bedarf.

q) Die Bahnhofrestaurationen sind in nachstehender Weise ersichtlich zu machen:

α) Den Namen jener Stationen, in deren Restaurationen ausser Getränken (Wein, Bier, Kaffee, Thee etc.) nur kalte Speisen erhältlich sind, ist das Becherzeichen (🍷) beizufügen.

β) Jene Stationen, in deren Restaurationen mindestens zur Zeit der Mahlzeiten auf warme Küche gerechnet werden kann, sind durch das Zeichen ✕ (Messer und Gabel gekreuzt), ohne Becherzeichen ersichtlich zu machen.

r) Die Anwendung noch anderer Zeichen ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Erfordern besondere Verhältnisse eine Erläuterung im Einzelfalle, so ist thunlich nur das Zeichen * (Stern), nöthigenfalls mehrere Sterne anzuwenden und ist die zugehörige Bemerkung am Fusse des betreffenden Streckenfahrplans einzutragen.

s) In die Fahrpläne sind weiter Bemerkungen über den Verkehr von Durchgangswagen unter Angabe der in Frage kommenden Classen, sowie von Speise- und Schlafwagen, endlich über die Verabreichung von Tabletten aufzunehmen.

t) Ferner sind in die Fahrpläne nachstehende allgemeine Bemerkungen unter Einhaltung der gleichen Reihenfolge aufzunehmen:

1. Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.

2. Die Abgangs- und Ankunftszeiten sind in mitteleuropäischer Zeit (M. E. Z.) angegeben.

3. Die Nachtzeiten von $6^{\underline{00}}$ Abends bis $5^{\underline{59}}$ Früh sind durch Unterstreichen der Minuten bezeichnet.

4. Die Schnellzüge sind durch fetten Druck der Stundenziffern gekennzeichnet. (Hier sind vorkommenden Falles Bemerkungen über die Benützung der Schnellzüge, über den Verkehr, die Benützungsweise, die Preise u. s. w. der Express- und Luxuszüge etc. aufzunehmen.

5. Die Anschlussstrecken sind in kleinerem Druck angegeben, die durch Schnellzüge vermittelten Anschlüsse durch fetten Druck der Stundenziffern hervorgehoben. — Die den Anschlüssen eigener Strecken in Klammern beigefügten Zahlen weisen auf die Nummern hin, unter denen die Fahrpläne der Anschlussstrecken angeführt sind.

6. Zeichenerklärung:

× = der Zug hält nur im Bedarfsfalle;
a = der Zug hält nur zum Aussteigen;
e = der Zug hält nur zum Einsteigen;
| = der Zug hält nicht;
🍷 = Restaurationen, in welchen Getränke und kalte Speisen erhältlich sind;
✕ = Restaurationen, in welchen zur Zeit der Mahlzeiten auch warme Speisen verabreicht werden.

(41) Weitere Bemerkungen sollen in die Fahrpläne nicht aufgenommen werden; die wichtigeren Bestimmungen über Rückfahrkarten, Fahrtunterbrechung, Fahrpreisermässigung, Gepäckbeförderung u. s. w. sind zweckdienlich durch besonderen Aushang zur Kenntniss des Publicums zu bringen.

(42) Die Aufnahme der Fahrpreistabellen, dann von Bestimmungen über Fahrpreisermässigungen, Gepäckbeförderung u. s. w. in die Aushangfahrpläne ist zulässig.

(43) Den Bahnverwaltungen, beziehungsweise k. k. Staatsbahndirectionen bleibt es überlassen, für Strecken mit entwickelterem Localverkehre besondere Placate für den Localpersonenzugs-Fahrplan auszugeben. Ebeno können besondere Placate, enthaltend die directen Zugsverbindungen, aufgelegt werden. Im allgemeinen Aushangfahrplane ist sodann eine auf das Bestehen derartiger Localfahrpläne und Placate hinweisende Bemerkung aufzunehmen.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).

(44) Der Aushang der Fahrpläne hat mindestens vierzehn Tage vor dem für die Einführung des Fahrplans festgestellten Termin in sämmtlichen Bahnhöfen der eigenen Bahn, sowie nach Erforderniss in den berührten Ortschaften zu erfolgen. Befinden sich in einem Orte die Bahnhöfe mehrerer Bahnen, so sind in jedem die Fahrpläne sämmtlicher in diesem Orte, beziehungsweise in dem gemeinsamen Bahnhofe einmündenden Bahnen auszuhängen. In den Stationen der Anschlussbahnen hat die Affichirung insoweit stattzufinden, als es bei eingehender Erwägung der Verkehrsverhältnisse für das Publicum wünschenswerth erscheint.

(45) Zur rascheren Orientirung des Publicums sind in den, in jeder Station (Haltestelle) ausgehängten Fahrplänen die auf die betreffende Station (Haltestelle) bezüglichen Fahrplandaten auffällig roth zu unterstreichen. .

In Fahrplanplacaten, welche eine grössere Anzahl von Streckenfahrplänen enthalten, ist zur leichteren Auffindung der Theilstrecke, in welcher sich die jeweilige Affichirungsstation befindet, der diese Theilstrecke betreffende Fahrplantheil überdies mit rothen Umrahmungsstrichen hervorzuheben, wenn nicht die Aus-dehnung des bezüglichen Fahrplantheiles die leichte Orientirung durch die vorerwähnte Unterstreichung allein genügend sichert.

(46) Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, auf den eigenen Linien für die rechtzeitige Richtigstellung und Erneuerung der Aushangfahrpläne, sowie für die gänzliche Entfernung veralteter, sowohl bezüglich der eigenen als auch der fremden Bahnen, endlich für die Verlautbarung eventueller Uebergangsbestimmungen von einer alten zu einer neuen Fahrordnung Sorge zu tragen.

B. Durch das officielle Coursbuch des k. k. Handelsministeriums.

(47) Das im Post-Coursbureau des k. k. Handelsministeriums redigirte Coursbuch, enthaltend die Eisenbahn-, Dampfschiff- und zur Personenbeförderung eingerichteten Postcourse in Oesterreich-Ungarn, ferner die Fahrpläne der ausländischen Anschlussbahnen und die Reiserouten nach den bedeutendsten Orten des In- und Auslandes, erscheint zehnmal im Jahre, und zwar allmonatlich mit Ausnahme der Monate Februar und December; in wichtigeren Fällen werden in der Zwischenzeit Nachträge mittelst Einlagen ausgegeben.

(48) Dem Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums ist jedwede auf den Personenverkehr Bezug habende Aenderung, auf Grund welcher auch eine Aenderung oder Ergänzung der Angaben des Coursbuches über locale und directe Personentarife, bestehende Fahrpreisermässigungen, Rückfahrkarten u. s. w. platzzugreifen hätte, sofort, nachdem diese Aenderung definitiv beschlossen, beziehungsweise genehmigt ist und jedenfalls eine entsprechende Zeit vor dem Inslebentreten unter Zusendung der beteffenden Kundmachungen u. s. w., bekannt zu geben.

(49) Behufs genauer Revision und Evidenzhaltung aller die Bahnverwaltungen betreffenden Angaben im officiellen Coursbuche wird den einzelnen Verwaltungen und den k. k. Staatsbahndirectionen bei jedesmaligem Erscheinen ein Exemplar dieses Coursbuches seitens des genannten Bureau zur Verfügung gestellt.

(50) Sollten Irrthümer aufgefunden werden, oder ergeben sich im Laufe des Monats Aenderungen, so sind dieselben in dem zuletzt erhaltenen Exemplare handschriftlich zu bezeichnen und ist das richtiggestellte Exemplar des Coursbuches sodann dem Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums ungesäumt, und zwar spätestens vierzehn Tage vor dem Erscheinen der nächsten Ausgabe, zurückzustellen.

(51) Zur Zeit des Fahrplanwechsels, sohin für die Mai-, bezw. Octoberausgabe des Coursbuches, ist die Revision auf jene Daten zu beschränken, welche in den an das Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums eingesendeten Detailfahrordnungen nicht enthalten sind.

C. Durch das officielle Coursbuch der österreichischen Eisenbahnen.

(52) Das officielle Coursbuch der österreichischen Eisenbahnen (derzeit „Der Conducteur“) hat in jeder wichtigeren und in jenen Eisenbahnstationen, wo sich sonst das Bedürfniss danach fühlbar macht, in einem Exemplar zur allgemeinen Einsicht aufzuliegen und ist das Publicum durch ein geeignetes Placat in diesen Stationen hierauf aufmerksam zu machen.

(53) Ausserdem muss dem Publicum die Möglichkeit geboten werden, dieses Coursbuch in jeder Station ohne Preisaufschlag beziehen zu können.

D. Durch Verlautbarung in den Zeitungen.

(54) Die in Gemässheit des § 4 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, vorzunehmende Kundmachung von Fahrordnungsänderungen ist, falls sie nicht rechtzeitig durch Aushang in den Stationen erfolgt, unter Einhaltung des im § 7 derselben Verordnung vorgeschriebenen 14tägigen Termines durch eine entsprechende Verlautbarung in den zweckentsprechenden öffentlichen Blättern zu bewerkstelligen.

(55) Die Einleitung im Fahrplan bereits vorgesehener Züge wird nicht als Fahrordnungsänderung betrachtet.

(56) Die etwa den Zeitungen zur Inserirung übergebenen Fahrpläne sind stets nach erfolgtem Druck, wenn möglich auch schon im Bürstenabzug, einer Revision zu unterziehen, und ist für Beseitigung vorgefundener Fehler oder Mängel, sowie auch dafür Sorge zu tragen, dass von den Zeitungen nicht bereits ungiltig gewordene Fahrpläne veröffentlicht werden.

VII.

Vorlage der Fahrplandrucksorten.

(57) Die Vorlage der Aushangfahrpläne, Fahrordnungsbücher, graphischen Darstellungen, Anhänge zur Fahrordnung, sowie der dazu gehörigen Deckblätter und Nachträge an die k. k., bezw. an die k. u. k. Behörden hat in nachstehender Weise mittelst besonderer Zuschrift und in der Regel gleichzeitig mit der Verlautbarung (Abschn. VI, A und D) zu erfolgen.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe.	Bahnen niederer Ordnung (ausschliesslich der Kleinbahnen, Pferdebahnen und Bergbahnen).

a) An das k. k. Eisenbahnministerium:
Je sieben Stück Aushangfahrpläne, Fahrordnungsbücher, Anhänge zum Fahrordnungsbuche und graphische Darstellungen.
Rücksichtlich der k. k. Staatsbahnen wird die Vertheilung der Fahrordnungsdrucksachen an das k. k. Eisenbahnministerium durch eine besondere Verordnung geregelt.

b) An die k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen: ein Stück Aushangfahrplan und je acht Stück Fahrordnungsbücher, Anhänge zur Fahrordnung und graphische Darstellungen.

c) An das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium, den k. u. k. Chef des Generalstabes und an das k. k. Landesvertheidigungsministerium je ein Exemplar, an die k. u. k. Corpscommanden (Militärcommando in Zara), in deren Bereich sich sowohl die betreffende Bahn, bezw. der k. k. Staatsbahn-Directionsbezirk oder die Anschlussbahnen befinden, je zwei Exemplare der Aushangfahrpläne, Fahrordnungsbücher, Anhänge und graphischen Darstellungen. An dieselben Behörden und in derselben Anzahl sind auch die auf die Beförderung von explodirbaren und feuergefährlichen Gegenständen Bezug nehmenden Placate, Circularien u. s. w. einzusenden.

Jenen k. u. k. Corpscommanden, welche besonders darum ersuchen, ist auch seitens solcher Bahnen, bezw. k. k. Staatsbahn-Directionen, welche nicht in deren Bereich liegen, je ein Exemplar des Fahrordnungsbuches, des Anhanges und der graphischen Darstellung zu übermitteln.

Die Zusendung aller Fahrplanbehelfe an die k. u. k. Militärbehörden hat unbedingt mindestens 14 Tage vor dem Inkrafttreten der Fahrordnungen zu erfolgen.

d) An das Postcoursbureau des k. k. Handelsministeriums: fünf Stück Aushangfahrpläne, zwei Stück Fahrordnungsbücher und eine Tabelle über die Zuwartezeiten.

e) An die k. k. Post- und Telegraphen-Directionen, in deren Bereich die Bahnlinien liegen, je drei Stück Aushangfahrpläne, ein Stück Fahrordnungsbuch und eine Tabelle der Zuwartezeiten.

f) An die auf den einzelnen Bahnlinien bestehenden fahrenden Postämter je zwei Stück Aushangfahrpläne und zwei Stück Fahrordnungsbücher.

(58) Die Verpflichtung zur Vorlage der Fahrordnungskundmachungen an das k. k. Eisenbahnministerium und die k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen erstreckt sich auch auf Kundmachungen solcher Fahrordnungen, welche der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums nicht bedürfen (Abschn. I, al. 4), sowie auf die Einführungsvorschrift beim Fahrplanwechsel.

(59) Bei Fahrordnungsänderungen von grösserer Ausdehnung, welche die Einfügung mehrerer Deckblätter oder die Vornahme umfangreicher handschriftlicher Berichtigungen erfordern, sind an die sub a) und b) genannten Behörden, sowie an das k. k. Reichs-Kriegsministerium und den k. u. k. Chef des Generalstabes anstatt der Deckblätter eine gleiche Anzahl richtiggestellter Fahrordnungsbücher, Fahrpläne, Anhänge und graphischer Fahrordnungen zum Umtausch einzusenden.

(60) Geringfügige Berichtigungen für diese Fahrplanbehelfe sind an die vorbenannten Behörden in der gleichen Anzahl der ursprünglich vorgelegten Fahrplanbehelfe mittelst Zuschrift einzusenden.

(61) An die sub c), d), e) und f) genannten Behörden und Dienststellen sind Deckblätter und Berichtigungsblätter in der gleichen Anzahl der ursprünglich übermittelten Fahrplanbehelfe einzusenden.

(62) Falls mit Beginn einer Sommer- oder Winterfahrplanperiode einzelne Fahrordnungsbücher, graphische Fahrpläne oder Aushangfahrpläne aus der ablaufenden Fahrplanperiode noch weiter in Giltigkeit bleiben und sonach eine Neuherstellung derselben unterbleibt, ist dies den vorbenannten Behörden und Dienststellen zur Kenntniss zu bringen.

(63) Falls die Drucklegung von Fahrordnungsbüchern und graphischen Fahrplänen unterbleibt, was jedoch nur über besondere Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums zulässig ist, so ist die Anzahl der vorzulegenden Aushangfahrpläne zu verdoppeln. Ausserdem ist hiebei in allen Fällen, in welchen die Tabelle über die militärische Benützbarkeit eine Aenderung erfahren hat, mit diesen Aushangfahrplänen je ein Stück der genannten Tabelle dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium, dem k. u. k. Chef des Generalstabes, dem k. k. Landesvertheidigungsministerium und den betreffenden k. u. k. Corpscommanden (Militärcommando in Zara) gleichzeitig zu übersenden.

VIII.
Schlussbemerkung.

(64) Für die Verfassung und Vorlage der Kriegsfahrordnungen und der zugehörigen Anhänge gelten specielle, mit besonderen Erlässen hinausgegebene Bestimmungen.

(65) Ausser den bereits angeführten Erleichterungen für die Verfassung, Vorlage u. s. w. der Fahrordnungen können weitere Erleichterungen von den Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung über besonderes Ansuchen zugestanden werden.

(66) Durch diese Verordnung treten die in der Beilage III angeführten Erlässe und Verordnungen ausser Kraft.

Beilage I.

Benennung und Nummer des Zuges.

Mit Wagen . . . . . Classe. Rang . . . .

Verkehrt . . . . . *)

Befördert bis . . . . . Mann Militär.**)

Stationen	Entfernung in Kilometern		Fahrzeit	Ankunft		Aufenthalt	Abfahrt		Trifft den Zug Nr.	Kürzeste Fahrzeit	Gruppe V %
	einzeln	zusammen	Min.	Uhr	Min.	Min.	Uhr	Min.		Min.	
A	—	—	Nachmittags			—	3	53		—	60/25
B	2·6	2·6	5	—	—	—	3	58		4	„
C (Abzweig. W.-H. Nr. . . .)	0·9	3·5	2	—	—	—	4	00		2	„
D	3·4	6·9	4	—	—	—	4	04		4	„
E	1·7	8·6	3	—	—	—	4	07		2	„
F	6·3	14·9	8	4	15	1	4	16		7	60/33
G	10·6	25·5	13	4	29	e 1	4	30		12	„
H, P.H.[1])	6·9	32·4	9	4	39	a 1	4	40		9	„
J	8·7	41·1	12	4	52	5	4	57		9	„
K, P.H.	9·4	50·5	12	—	—	△	5	09		11	„
L	15·0	65·5	19	—	—	e △	5	28		15	„
M	12·6	78·1	15	—	—	a △	5	43		13	„
N, P.H.	13·2	91·3	15	—	—	×	5	58		14	„
O	5·9	97·2	8	—	—	e ×	6	06		7	„
P, P.H.	2·3	99·5	4	—	—	a ×	6	10		6	„
Q	1·8	101·3	4	6	14	† 1	6	15	104		50/18
R	6·4	107·7	9	6	24	† 4	6	28		7	„
S	0·5	108·2	2	—	—	—	6	30	176	2	„
T	1·8	110·0	3	—	—	—	6	33		2	„
U	1·4	111·4	2	—	—	—	6	35		2	„
V	5·8	117·2	6	—	—	† △	6	41	15	5	„
W	5·1	122·3	6	—	—	—	6	47		5	„
X	5·0	127·3	7	6	54	2	6	56	17, 81 74	7	70/44
Y, P.H.	1·8	129·1	6	7	02	1	7	03		4	„
Z . . . . . [2])	2·2	131·3	7	7	10	Abends			[3])	5	„

Fahrzeit . . . . . 3 St. 01 Min.
Aufenthalte . . . . . — „ 16 „
Zusammen . . . 3 St. 17 Min.

Anschlüsse:

In F . . . . . an Zug Nr. . . . . der . . . . . Bahn nach . . . . . .
„ „ „ „ Nr. . . . „ . . . . . „ von . . . . . .

*) Ist auszufüllen bei Personen befördernden Zügen, welche nicht täglich oder nur in gewissen Zeitperioden verkehren.
**) Ist nur bei Personen befördernden Zügen auszufüllen.
[1]) Bedeutet: Personen-Haltestelle.
[2]) Bedeutet: Doppelgeleisige Strecke.
[3]) Bedeutet: Nachtzeit.

Beilage II bildet das Schema für die graphische Darstellung eines Fahrplanentwurfes.

Beilage III.

Uebersicht jener Vorschriften, welche gegenstandslos oder ausser Wirksamkeit gesetzt werden.

Datum	Zahl	Verlautbart im Centralblatt, bezw. Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums	
		Nr.	Jahrgang
Erlass des k. k. Handelsministeriums vom:			
30. Juli 1878	18.836	95	1878
1. April 1884	619/H.-M.	43	1884
15. November 1885	36.249	137	1885
24. März 1886	9472	40	1886
29. Juli 1886	25.004	97	1886
5. April 1887	5088	42	1887
19. Juli 1888	16.552	94	1888
20. September 1889	39.548	111	1889
6. Jänner 1891	3/H.-M.	5	1891
12. September 1891	20.775	111	1891
Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom:			
24. Juni 1884	16.506/II	109	1884
9. August 1885	9519	93	1885
5. April 1887	15.186/II	43	1887

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Erlässe, welche lediglich die Wiederholung einer früheren Entscheidung oder Verfügung enthalten oder deren Durchführung urgiren, können vor dem Verwaltungsgerichtshofe nicht in Betracht gezogen werden.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums ddto. 30. December 1898, Z. 71.488, betreffend unentgeltliche Beistellung eines Zimmers sammt Requisitenkammer am Bahnhofe in Falkenau a. E. für die k. k. Postverwaltung, nach §§ 14 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weitere Fortsetzung des Verfahrens zurückgewiesen, weil bereits mit dem Erlasse vom 14. Mai 1898, Z. 20.289, das k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium unter Hinweis darauf, dass die für Postzwecke am Bahnhofe in Falkenau benöthigten Räumlichkeiten verfügbar gemacht werden können, „nunmehr auf Grund der Bestimmung des Punktes I 1, Absatz 13, der Kundgebung des k. k. Handelsministeriums vom 8. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 174“ den Verwaltungsrath der beschwerdeführenden Gesellschaft ersucht hatte, „ehestens die Uebergabe eines geeigneten Zimmers mit Requisitenkammer zur unentgeltlichen Benützung für Zwecke der Ausübung des Postdienstes am Bahnhofe in Falkenau an die k. k. Postverwaltung zu bewerkstelligen und sich diesbezüglich mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag ins Einvernehmen zu setzen“; weil dieser Erlass, von welchem aus der Beschwerde selbst sich ergibt, dass er der beschwerdeführenden Gesellschaft zugekommen sei, und zwar jedenfalls vor Ueberreichung der Eingabe vom 14. Juni 1898, vermöge seiner Beziehung auf die Kundgebung des k. k. Handelsministeriums vom 8. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 174, ungeachtet des Gebrauches der Höflichkeitsformel „wird ersucht“ als eine Entscheidung oder Verfügung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, angesehen werden muss und gegen selben eine Beschwerde nicht überreicht wurde, der in Beschwerde gezogene Ministerialerlass vom 30. December 1898, Z. 71.488, aber nur „in Festhaltung des bereits mit dem bezogenen Erlasse eingenommenen Standpunktes“ auf Grund derselben Rechtsnorm „neuerdings“ den gleichen Auftrag ertheilt, nämlich die erwähnten Localitäten nunmehr der k. k. Postverwaltung zur Verfügung zu stellen.

(Erkenntniss vom 30. October 1899, Z. 3572.)
[E.-M.-Z. 55.295 ex 1899.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Neuhof-Weseritz. (Variante km 5·9—7·3: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projectes der Variante km 5·9—7·3 der Localbahn Neuhof-Weseritz die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 6. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 8377.]

Projectirte Localbahn Friedland - Bilabrücke im Ostrawitzathale. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Einvernehmen mit der k. k. Landesregierung in Troppau bezüglich der von Edmund Söllinger, Guts- und Fabriksbesitzer in Braunsberg, und dem Holzhändler Louis Grätzer in Wien vorgelegten Projecte für eine normalspurige Localbahn von der Station Friedland der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zur Bilabrücke im Ostrawitzathale die Trassenrevision und Stationscommission auf den 13. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen bezüglich der in Mähren gelegenen Theilstrecke der Projectslinien wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut.

[E.-M.-Z. 7985.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate August 1899.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate August 1899 ergibt für 67 Bahnen, die schon im August 1898 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 42.605·06 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im August 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	50,224.828	+ 2,685.491	1.204	+ 38	+ 3·26
aus dem Güterverkehre . . .	93,762.262	+ 5,413.155	2.209	+ 82	+ 3·86
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende August 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	195,361.380	+ 10,579.436	5.504	+ 170	+ 3·19
aus dem Güterverkehre . . .	384,024.029	+ 20,698.243	10.627	+ 342	+ 3·33
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende August 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	51,302.752	+ 3,014.272	8.380	+ 375	+ 4·68
aus dem Güterverkehre . . .	89,770.632	+ 1,531.284	14.427	-- 28	— 0·19

Eröffnet wurden am 1. August 1899 Wörth a. S.-Lembach, 8·45 km (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen); Bolkenhain-Merzdorf, 17·20 km (Directionsbezirk Breslau); Crivitz-Parchim, 21·29 km (Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn); am 15. August Angerburg-Goldap, 49·82 km (Directionsbezirk Königsberg); am 16. August Templin-Fürstenberg i. Meckl., 30·53 km (Directionsbezirk Stettin).

— (Betriebsergebnisse der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate August 1899.) Die Betriebsergebnisse der preussischen und hessischen Staatseisenbahnen vom Monate August 1899 stellen sich auf Mark 118,051.000, und sind um Mk. 7,648.000 grösser als im Vorjahre. Der Personenverkehr brachte Mk. 36,989.000 und der Güterverkehr Mk. 73,636.000. Das Mehr stammt mit Mk. 1,974.000 aus dem Personenverkehre, mit Mk. 4,671.000 aus dem Güterverkehre und mit Mk. 1,003.000 aus sonstigen Quellen. Die Einnahmen seit Beginn des Etatsjahres (1. April) betragen Mk. 553,582.000 und übersteigen die entsprechende vorjährige Ziffer um Mark 30,220.000. Der Personenverkehr hat Mk. 174,084.000 (+ Mark 9,505.000), der Güterverkehr Mk. 345,851.000 (+ Mk. 18,586.000) Einnahmen gebracht. Aus sonstigen Quellen flossen Mk. 33,647.000 (+ Mk. 2,129.000).

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Magdeburg: Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse mehrerer Stationen.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 9. Februar, dass mangels fester Rampen auf den in ihrem Bezirke liegenden Stationen Büden, Drübeck, Messdorf, Nachterstedt, Neinstedt, Soltendieck, Vogelsdorf, Wildemann, Woltersdorf bei Magdeburg, Zeddenick, Zeppernick und Ziepel die Abfertigung von lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen von und nach den vorgenannten Stationen vom 1. April angefangen ausgeschlossen ist.

Sachsen. (Einnahmen der Staatseisenbahneu im Monate August 1899.) Die vorläufig festgestellten Einnahmen der Sächsischen Staatseisenbahnen im Monate August 1899 betragen Mk. 12,156.383 (+ Mk. 568.780), wovon Mark 4,162.192 (+ Mk. 266.430) auf den Personenverkehr, Mk. 6,812.837 (+ Mk. 288.173) auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen Mk. 1,181.354 (+ Mk. 14.177). Die Gesammteinnahmen vom 1. Jänner bis 31. August 1899 betragen Mark 85,449.227 (+ Mk. 2,653.752). Hiezu trugen der Personenverkehr Mk. 26,975.965 (+ Mk. 1,336.875), der Güterverkehr Mk. 48,900.952 (+ Mk. 902.423), sonstige Quellen Mk. 9,572.310 (+ Mark 414.454) bei.

Schweiz. (Aufnahme des Betriebes auf der Strecke Bière—Apples—Morges.) Am 21. Jänner ist der Betrieb auf der Strecke Bière—Apples—Morges, welcher am 1. Jänner eingestellt worden war (vergl. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 21 vom 22. Februar, Seite 678), wieder aufgenommen worden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Refactietabelle.) Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab Schiffahrtsbeginn 1900 bis 30. Juni 1900 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. von unterhalb Budapest gelegenen Stationen bis inclusive Baja:
   a) nach Budapest und Györ (Raab) . . . . . 10 Heller
   b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 14 Heller
2. von unterhalb Baja gelegenen Donaustationen bis inclusive Golubatz, von Theiss-, Drau-, Save- und Bega-Canal-Stationen, ferner von Ladeplätzen des Franzens- und Franz Josef-Canals:
   a) nach Budapest und Györ (Raab) . . . . . 14 Heller
   b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 18 Heller
3. nach Barcs:
   a) von den Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Bega-Canals und Ladeplätzen des Franzens- und Franz Josef-Canals . . . . . 12 Heller
   b) von Draustationen . . . . . 10 Heller
4. nach Sissek:
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Bega-Canals . . . . . 14 Heller
   b) von Savestationen . . . . . 12 Heller
5. von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen:
   a) nach Györ (Raab) und Pozsony (Pressburg) . 4 Heller
   b) nach Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelshartszell gelegenen Stationen . . . . . 8 Heller
6. von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen:
   a) nach Temesvár, Szeged (Szegedin), Essegg, Mohács . . . . . 20 Centim.
   b) nach Barcs, Sissek, Budapest, Györ (Raab), Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz . . . . 30 Centim.

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an sackirten Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginn 1900 bis 30. Juni 1900 in den sub 1, 2, 3, 4, 5 und 6 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q zur Aufgabe

gelangen. Die Cumulirung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3, 4 und 5 mit jener der Verkehrsrelation sub 6 ist nicht gestattet. Für Schlepppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen. Die solcherart effectuirten Schlepppladungs-Quantitäten geniessen die vorstehenden Refactien nicht, können jedoch behufs Erreichung der obenbezifferten Gesammtmengen mit den Quantitäten der expedirten sackirten Theilsendungen cumulirt werden.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis Ende August 1900 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

— (Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- [Kleie-] Exportverkehre.) Ab Schiffahrtsbeginn 1900 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg die ab Schiffahrtsbeginn 1900 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

   Im Verkehre nach Bayern: Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. April 1898, I. Nachtrag, giltig vom 1. Juni 1898, und II. Nachtrag, giltig vom 1. April 1899.

   Im Verkehre nach Süddeutschland: Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 1. April 1898.

   Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg: Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. April 1898.

   Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz: Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. April 1898.

Ausserdem bestehen „Besondere Vorschriften für den Schiffstransport bei Inanspruchnahme der Frachtsätze der ab 1. April 1898 giltigen Ausnahmetarife Nr. I (Bayern), Nr. II (Süddeutschland), Nr. III (Vorarlberg und Lindau) und Nr. IV (Schweiz) für den combinirten Schiffs- und Bahntransport". Neuauflage, giltig ab Schiffahrtsbeginn 1900.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab Schiffahrtsbeginn 1900 bis 30. Juni 1900 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt: Für Sendungen a) von unterhalb Wien gelegenen Aufgabsstationen (Ladeplätzen) bis exclusive Budapest 8 Pf. per 100 kg, b) von Budapest und unterhalb gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis inclusive Vukovár, dann von der Drau und dem Franzens- und Franz Josef-Canal 10 Pf. per 100 kg, c) von unterhalb Vukovár gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis Golubatz, ferner von der Save, Theiss und dem Bega-Canale 15 Pf. per 100 kg. Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen 25 Pf. per 100 kg.

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende August 1900 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. Jänner bei der Firma:

„Localbahn Wodňan-Moldauthein"

der Verwaltungsrath Emil Salmhofer über Resignation gelöscht.

Am 3. Februar wurde bei der Firma:

„Localbahn Krakau-Kocmyrzów"

Dr. Wilhelm Binder, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter und Advocat in Lemberg, als vom Landesausschusse des Königreiches Galizien ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 48.583 km lange Strecke Riesenburg—Jablonowo der kgl. Eisenbahn-Direction Danzig, sowie die 9·94 km lange Strecke Königsbrück—Schwepnitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 1. October 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. März:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Vorarlberger Bahn. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Böhmische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnschuldscheine. Für je K 200 Capital K 4.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1886. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A. K 9.94·4.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten. Frcs. 7·50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. K 10.—.

Ab 31. März:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital K 6.—.

Verlosungen.

Am 1. Februar:

Localbahn Chabowka-Zakopane. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Gurkthalbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Laibach-Oberlaibach. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Mauthausen-Grein. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten [Serie A, Ergänzungsnetz] (Rückzahlung ab 1. März).

Wippachthalbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Wolframs-Teltsch. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Am 2. Februar:

Ofner Bergbahn. Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. März:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1891.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten Serie A.

Generalversammlung.

26. Februar. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (ausserordentliche).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXX. Stückes.) Das am 20. Februar herausgegebene XXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4723: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 18. Februar 1900, Z. 6908, betreffend die Aufhebung der Sperre im politischen Bezirke Landeck aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. Februar d. J. dem im Eisenbahnministerium in Verwendung stehenden Centralinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Franz Schneider den Titel und Charakter eines Regierungsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Sistirung der Abänderung der Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken.

Das Inkrafttreten der mit Kundmachung vom 25. Jänner 1900 (enthalten im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 12 vom 30. Jänner 1900) verlautbarten Abänderung in der Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen wird hiemit bis auf Weiteres sistirt.

Infolgedessen treten die mit Nachtrag I zu Heft 1, Ausnahmetarif I, auf Seite 109, Fussnote, Ziffer 2, 1. bis 3. Alinea, Ausnahmetarif IX, Seite 112, ferner die bezügliche Abänderung in der Waarenclassification Seite 129, dann die zu Heft 2, Ausnahmetarif I, auf Seite 310 der Fussnote, Ziffer 1, 1. bis 3. Alinea, Ausnahmetarif II auf Seite 311 der Fussnote *), 1. bis 3. Alinea, Ausnahmetarif IX, Seite 313, ferner die bezügliche Abänderung der Waarenclassification Seite 329, dann Ausnahmetarif I und II auf Seite 417, Fussnote Ziffer 1, 1. bis 3. Alinea, bezw. Fussnote Ziffer 4, 1. bis 3. Alinea, schliesslich die zu Heft 3, Ausnahmetarif I, auf Seite 512, Fussnote Ziffer 2, Ausnahmetarif II, auf Seite 651, Fussnote †, Ausnahmetarif I, auf Seite 655, Fussnote **), Ausnahmetarif II, auf Seite 672, Fussnote *), Ausnahmetarif II, auf Seite 712, Fussnote *), Ausnahmetarif I, auf Seite 729, Fussnote **), Ausnahmetarif I, auf Seite 731, Fussnote *), Ausnahmetarif II, auf Seite 733, Fussnote **), Ausnahmetarif II, auf Seite 735, Fussnote **), Ausnahmetarif I, auf Seite 748, Fussnote *), enthaltenen Bestimmungen, bezw. Aenderungen mit 15. März 1900 nicht in Wirksamkeit, und bleiben die bezüglichen Bestimmungen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, 2 und 3, Auflage vom 1. Jänner 1900, bis auf Weiteres in Giltigkeit.

Wien, am 27. Februar 1900. [194]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Stationen Mösel und Sattledt in den Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Februar 1899.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 werden die Stationen Mösel und Sattledt der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Februar 1899 für Sendungen der Serie II einbezogen.

Die directen Frachtsätze ergeben sich für Mösel durch Anstoss von 114 Cts. für 100 kg an die Frachtsätze für Imst und für Sattledt durch Anstoss von 46 Cts. für 100 kg an die Frachtsätze für Salzburg transit.

Die Station Mösel rangirt in die Reexpeditionsgruppe P, die Station Sattledt in die Reexpeditionsgruppe L.

Wien, am 20. Februar 1900. [195]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderungen von Frachtsätzen.

Die in der Kundmachung in Nr. 13 dieses Blattes vom 1. Februar 1900 auf Seite 499 unter Nr. [101] bezifferten Frachtsätze für die Stationen Asch Stadt und Rossbach der Localbahn Asch-Rossbach werden dahin abgeändert, dass sich die Frachtsätze der Wagenladungsclasse A 1 um 4 Heller, jene der Wagenladungsclasse B und der Specialtarife A 2, I, II und III um 2 Heller per 100 kg ermässigen.

Ausgenommen hievon ist der Frachtsatz des Specialtarifes III in der Relation Asch-Stadt—Wien Lagerhaus und Praterquai, welcher von 154 auf 142 Heller abgeändert ist.

Gleichzeitig wird bekanntgemacht, dass die in der bezeichneten Kundmachung enthaltenen (resp. durch gegenwärtige Kundmachung abgeänderten) Frachtsätze nicht am 15. März, sondern erst am 1. April 1900 in Kraft treten und die bisherigen Frachtsätze bis zu diesem Tage in Geltung bleiben.

Wien, am 22. Februar 1900. [196]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des VI. Nachtrages zum Personentarife für die Localbahnen in Galizien und der Bukowina.

Mit 15. März 1900 tritt der VI. Nachtrag zu den vom 1. Jänner 1898 giltigen Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Localbahnen in Galizien und der Bukowina in Wirksamkeit.

Dieser Tarifnachtrag enthält Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes und des V. Nachtrages.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 22. Februar 1900. [197]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland.

Einführung eines neuen Verbandstarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 tritt für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen, der kgl. Württembergischen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar-Eisenbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. Preussischen und grossherzogl. Hessischen Staatsbahnen (Bezirke Frankfurt a. M., Mainz und St. Johann - Saarbrücken) andererseits ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der Tarif, Theil II, Heft 1, gültig vom 1. Juni 1895, sammt Nachtrag I und II, sowie der Tarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. November 1898, ausser Kraft gesetzt.

Dagegen bleibt der Tarif, Theil II, Heft 2 (Getreidetarif), giltig vom 1. Februar 1898, noch weiter aufrecht.

Insofern durch den gegenwärtigen Tarif Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 1, und Theil II, Heft 3, bis 1. Mai 1900 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 4 Mark oder 4·75 Kronen oder 5 Franken per Stück erhältlich.

Wien, am 23. Februar 1900. [198]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Halte- und Verladestelle Hradsko für den Gesammtverkehr.

Nachdem die Zufahrtsstrasse zu der Halte- und Verladestelle Hradsko bereits fertiggestellt ist, wird diese auf der Localbahn Starkenbach-Rochlitz gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Halte- und Verladestelle vom 1. März 1900 angefangen für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Prag, im Februar 1900. [199]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages I zum Personen- und Gepäckstarife, Theil II.

Am 1. März 1900 wird zu dem Personen- und Gepäckstarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II, vom 1. Jänner 1900, enthaltend Besondere Bestimmungen, ein Nachtrag I eingeführt.

Die in diesen Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder sind gemäss den Vorschriften unter I^8 des Betriebsreglements genehmigt worden.

Der Nachtrag wird von den Fahrkartenausgaben an die Inhaber des Tarifes unentgeltlich abgegeben.

Dresden, am 26. Februar 1900. [200]

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Binnengüterverkehr für vollspurige Linien.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 wird die Station Brandis in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe, Abschnitt b, Braunkohlen u. s. w., als Versandtstation einbezogen.

Dresden, am 26. Februar 1900. [201]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages IV zu den allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Personenverkehr, dann für Gepäck etc. vom Schiffahrtsbeginn 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 kommt der Nachtrag IV zu dem vorbenannten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält Abänderungen der Tarifbestimmungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction zum Preise von 5 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 24. Februar 1900. [202]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit Giltigkeit vom 10. März 1900 gelangen von Michelob nach Dux für Personenzüge und von Triebschitz nach Eger für A.T.E. Personenzug und B.E.B. Schnellzug über Komotau nachstehende directe Fahrkarten zur Ausgabe:

Von Michelob nach Dux über Komotau Personenzug	
II. Classe	313 Heller
III. „	164 „
Von Triebschitz nach Eger über Komotau A.T.E. Personenzug, B.E.B. Schnellzug	
II. Classe	848 Heller
III. „	425 „

Teplitz, am 24. Februar 1900. [203]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Ermässigung der Frachtsätze mit der Station Freiwaldau, Kr. Sagan.

Mit 15. März 1900 treten im Verkehre mit der Station Freiwaldau der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau folgende Aenderungen ein:

a) Auf Seite 156 des Tarifnachtrages III ist unter C die Entfernung Rauscha - Freiwaldau, Kr. Sagan, von 12 km auf 9 km abzuändern; ferner ist auf Seite 73 des Nachtrages V unter Nr. 3 der Stückgutsatz für den Verkehr zwischen Freiwaldau, Kr. Sagan, und Reichenberg auf 1·31 Mark abzuändern. Auf Seite 157 des Nachtrages III sind unter e, sowie auf Seite 61 und 71 des Nachtrages V unter Nr. 4 die Stationstarife wie folgt zu berichtigen:

	Zwischen Freiwaldau, Kr. Sagan und	Frachtsätze für 100 kg in Mark									
		Eilgut	Stückgut	Sp.-T. für best. Stückg.	A 1	B	A 2	I	II	III	Holz
85	Friedland i. Böhmen . .	2·28	0·99	0·80	0·71	0·66	0·57	0·53	0·46	0·37	0·42
89	Raspenau-Liebwerda . .	2·44	1·04	0·85	0·75	0·70	0·61	0·57	0·50	0·36	0·44

Wien, am 24. Februar 1900. [204]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc.

Tarif vom 1. November 1897.

Einführung des Nachtrages 3.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 tritt der Nachtrag 3 zum rubricirten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält theilweise ermässigte Sätze für Sendungen nach Chrast, Chrudim und Slatinan, sowie neue Frachtsätze nach Neratowitz; ferner neue Frachtsätze für Sendungen von der Station

Koksanstalt Bahnschacht, endlich Aenderungen im Entfernungszeiger.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 1. März 1900. [205]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Tarifirung von Grubenholz.) Angesichts der lebhaften Controverse, welche die für die Oesterr. Staatsbahnen in Aussicht genommene Beschränkung der Tarifbegünstigungen für den Transport von Grubenholz nach dem Auslande in der Richtung hervorgerufen hat, ob diese im Interesse der österreichischen Sägeindustrie gelegene Einschränkung zweckmässiger durch Fixirung der Maximaldimensionen für die Länge der Hölzer oder jener für die Stärke derselben durchzuführen ist, hat das Eisenbahnministerium das Inkrafttreten der bezüglichen Verfügung einstweilen sistirt, um die obige Frage noch einer neuerlichen fachmännischen Ueberprüfung zu unterziehen. Die einschlägigen Tarifbestimmungen für den Export von Grubenholz nach dem Auslande bleiben daher über den 15. März 1900 hinaus bis auf Weiteres in Kraft.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Begünstigung für den Verkehr von Benzin und Petroleum für Motorenbetrieb.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf ihren sämmtlichen Linien, sowie auf den im Betriebe derselben stehenden Vicinalbahnen und auf der Budapest-Fünfkirchner Bahn auch bei Detailsendungen von Motorenbenzin die Sätze der Classe A zur Anwendung gelangen.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kaschau-Oderberger Bahn.

26. Februar. In der Strecke Párnicza—Szuchahora wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Berlin - Stettin - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Nachtrag X.) Am 1. Februar 1900 ist der Nachtrag X zum Gütertarife in Kraft getreten. Dieser Nachtrag enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Köttwitzsch der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, veränderte Entfernungen der Kilometertafel IV, eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifes 1 (Holztarif), sowie ein theilweise abgeändertes Verzeichniss der am Ausnahmetarife 9 S für Eisen und Stahl zum Baue, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen betheiligten Empfangs- und Versandtstationen.

Durch die Aenderungen der Kilometertafel IV und des Ausnahmetarifes 9 S treten in verschiedenen Stationsverbindungen Frachterhöhungen ein, die jedoch erst vom 1. April 1900 an gelten.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Güterverkehr. (Nachträge X zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. Februar 1900 sind die Nachträge X zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft getreten, die u. A. Folgendes enthalten:

1. Aufnahme der Stationen Horst in Westphalen und Hugo des Directionsbezirkes Essen in den Verbandsverkehr;
2. anderweitige Entfernungen für die Stationen Rhynern des Directionsbezirkes Essen, Eger, Franzensbad und Hof der Sächsischen Staatseisenbahnen;
3. Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Station Cranenburg (Grenze) der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft zum 15. März 1900;
4. anderweitige Fassung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarife 1 (Holztarif);
5. Aufnahme der Stationen Düsseldorf-Reisholz, Eller und Littfeld des Directionsbezirkes Elberfeld, Au (Rheinpr.), Betzdorf (Rheinpr.), Dillenburg, Haiger, Herdorf, Limburg a. L., Sinn, Strassebersbach, Wissen des Directionsbezirkes Frankfurt a. M. als Versandtstationen, ferner Aufnahme der Stationen Königstein und Pirna der Sächsischen Staatseisenbahnen als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 16 (Schiffsbaueisen);
6. Ausscheidung der Stationen Hanau (Nordbhf.), Hanau (Ostbhf.), Hanau (Westbhf.), Hennef (Sieg), Herchen, Kastel und Siegburg des Directionsbezirkes Frankfurt a. M. als Versandtstationen im Ausnahmetarife 16 (Schiffsbaueisen) zum 31. März 1900.

Die Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigung für Futtermittel, Speise- und Saatkartoffel.) Für Futtermittel, Speise- und Saatkartoffeln, die vom Tage der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung bis zum 31. Mai 1900 von den durch die Ueberschwemmungen des vergangenen Jahres betroffenen Einwohnern der zum Spreewalde gehörigen Theile der Kreise Kalau, Kottbus, Lübben und der am Schwielochsee gelegenen Orte des Kreises Lübben bezogen werden, wird seitens der Preussischen Staatsbahnen die tarifmässige Fracht oder der Frachtantheil der Preussischen Staatsbahnen im Rückvergütungswege um die Hälfte (50 pCt.) ermässigt. Die Frachtbriefe zu den betr. Sendungen dürfen nur an folgende Vermittlungsstellen gerichtet sein:

Darlehenscasse in Burg bei Kottbus,
Darlehensverein in Straubitz, Schlepzig und Neuzauche,
Landwirthschaftlicher Verein Goyatz am Schwielochsee,
z. H. des Amtmanns Herrn Buder in Lamsfeld,
Polizeiverwaltung in Lübbenau,
Amtsvorsteher in Schloss Lübbenau.

Die Rückerstattung des Frachtunterschiedes erfolgt, und zwar auch bei Francosendungen, nur auf Antrag der vorgenannten Vermittlungsstellen, an diese gegen Vorlage des Frachtbriefes und einer Bescheinigung des zuständigen Kreis-Landrathes darüber, dass bei Vertheilung der Futtermittel und Kartoffeln ein Unternehmergewinn nicht erzielt worden ist, sowie dass die Käufer zu den durch das Hochwasser des Jahres 1899 Geschädigten gehören und die Sendungen zur Verwendung im eigenen Betriebe bezogen haben.

Die Erstattungsanträge müssen bis zum 1. Juli 1900 bei der kgl. Eisenbahn-Direction Halle eingereicht sein.

Sächsisch-Südwestdeutscher Thierverkehr. (Nachtrag VI.) Am 1. Februar 1900 ist zum Tarife für den vorbezeichneten Thierverkehr der Nachtrag VI in Kraft getreten. Er enthält ausser einigen bereits früher durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätzen anderweitige und neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gera (Reuss), Görlitz i. Schl., Leipzig I (Bayer. Bbf.), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Badischen Staatseisenbahnen, sowie den Stationen Eberbach, Darmstadt, Mannheim und Mannheim - Neckarvorstadt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz andererseits. Diese Frachtsätze haben vielfache Ermässigungen, namentlich für Grossvieh (ausser Pferden) und für Kleinvieh in Wagenladungen im Gefolge. Für die Stationen Altkirch, Amanweiler, Avricourt, Benfeld, Bischweiler, Dieuze, Hüningen, Metz, Molsheim, Rappoltsweiler, Schlettstadt und Zabern kommen die directen Frachtsätze im Mangel eines Verkehrsbedürfnisses in Wegfall.

Soweit durch die eintretenden Verkehrsbeschränkungen oder durch die neuen Tarifsätze Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleibt die bisher zulässige directe Abfertigung, bezw. die seitherige niedrigere Frachtberechnung noch bis zum 15. März 1900 bestehen.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898. (Verkehr der Rhein- und Main-Hafenstationen mit Bayern.) (Nachtrag II.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 gelangte der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und des Kilometerzeigers, Aufnahme neuer Stationen und Erweiterung der Ausnahmetarife. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen, niedrigeren Frachtsätze noch Giltigkeit bis 1. April 1900. Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Deutsche Eisenbahnen. (Ausnahmetarif 1 [Holztarif].) Soweit in den Gütertarifen der Deutschen Eisenbahnen für ihre Binnenverkehre (ausgenommen den Binnenverkehr der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn) und für die deutschen Wechselverkehre, einschliesslich der Wechselverkehre mit den auf deutschem Gebiete liegenden Stationen Niederländischer Eisenbahnen, der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) gilt, wird mit Wirkung vom 1. Februar 1900 das Waarenverzeichniss wie folgt festgesetzt:

1. Holz, wie im Specialtarif II genannt;
2. Holzmehl;
3. Holzstoff, wie im Specialtarif II genannt;
4. Holzwaaren, grobe (ausgenommen solche aus Hölzern der im Specialtarif I bezeichneten Sorten), folgende: Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit es nicht unter Holz des Specialtarifes III, Ziffer 1, fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln;
5. Holzzellstoff (Cellulose), wie im Specialtarif II genannt;
6. Strohstoff, Strohzellstoff, wie im Specialtarif II genannt.

Deutsche Eisenbahnen. (Frachtvergünstigung für die Pariser Weltausstellung.) Die für Ausstellungsgüter der Pariser Weltausstellung von den deutschen Eisenbahnen zugestandenen Frachtvergünstigungen werden auch dann gewährt, wenn die fraglichen Güter in Einzelsendungen an eine Mittelsperson (Spediteur) in einer deutschen Unterwegsstation gesendet und von dort in Sammelladungen weiterbefördert werden.

Die Zulassungsbescheinigung des deutschen Reichscommissärs für die Pariser Weltausstellung ist nicht dem Frachtbriefe beizulegen, sondern von der Abgangsstation nach Prüfung an den Aussteller zurückzugeben.

In den Frachtbriefen ist vorzumerken:

„Zulassungsbescheinigung hat vorgelegen."

Güterabfertigungsstelle.

(Stempel.) (Unterschrift.)

Frachtbriefe zu Sammelladungen von Ausstellungsgütern müssen eine Bescheinigung des Absenders (Mittelsperson — Spediteurs) enthalten, dass die Sendung durchwegs aus Ausstellungsgütern besteht.

Wegen der Abfertigung von Kunstgegenständen etc. für die Pariser Weltausstellung wird auf die den Verbandsstationen zugegangenen Vorschriften für den Deutsch-Französischen Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen), Abschnitt D, Seite 6 und 7, noch besonders aufmerksam gemacht.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Directe Frachtsätze Berlin-Genf transit.) Mit sofortiger Giltigkeit werden für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern mit Herkunft von oder Bestimmung nach Südfrankreich folgende Frachtsätze eingeführt:

Berlin Anh.-Dresden. Bhf. nach und von	Eilgut	Stückgut 1	Stückgut 2
	Centimes für 100 kg		
Genf transit (Grenoble) . . .	2485	1294	1182
„ „ (Marseille) . . .	2208	1119	1076
„ „ (Arvant) . . .	2070	1061	1030
„ „ (Lyon) . . .	2203	1113	1077

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen in Berlin Anh.-Dresden. Bhf.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag V.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1900 gelangte der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahnverkehrsordnung und der Tarifvorschriften, sowie zum Kilometerzeiger, ferner Aufnahme neuer Stationen und Erweiterung der Ausnahmetarife. Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis 1. April 1900 Giltigkeit.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. (Nachtrag 14.) Mit Giligkeit vom 1. Februar 1900 ist zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 14 zur Einführung gelangt. Derselbe enthält u. A. Ergänzungen des Kilometerzeigers, Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. März 1900 Giltigkeit.

Main - Neckar - Bahn - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag X.) Mit Giltigkeit ab 1. Februar 1900 ist der Nachtrag X zur Einführung gelangt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, insbesondere die Einbeziehung der bayerischen Stationen Enzisweiler, Nonnenhorn, Schneeberg b. Amorbach, Strullendorf und Wasserburg a. Bodensee.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S.C.B. und weiter), vom 1. Jänner 1900. (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit seit 10. Februar 1900 ist der Tarif zu ergänzen wie folgt:

4. Auf Seite 75 ist nachzutragen:

Ausnahmetarif Nr. 31 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Kali, chlorsaurem, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5.000 kg
b) 10.000 kg

für jeden verwendeten Wagen und Frachtbrief

von Vallorbe nach	a) Centimes für 100 kg	b) Centimes für 100 kg
Eisenstein	639·5	574

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Nachtrag XIV.) Mit Giltigkeit ab 1. Februar 1900 ist der Nachtrag XIV zur Einführung gelangt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, insbesondere die Einbeziehung der bayerischen Stationen Enzisweiler, Nonnenborn. Strullendorf, Wasserburg a. Bodensee und Wörnitzstein.

Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen für Schiffsbaueisen.) Vom 15. März 1900 ab werden in den Ausnahmetarifen 9 S und E 1 für Schiffsbaueisen die Versandtstationen Grünberg in Schl., Neusalz a. O., Pitschen und Sprottau nebst Frachtsätzen aufgehoben. Aus dem Ausnahmetarife 9 S scheiden ferner vom gleichen Zeitpunkte ab aus:

a) die Versandtstationen: Antonienhütte, Beuthen O. S. E., Beuthen R. O. U. E. und von den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen: Berlin Centralmarkthalle, Berlin Potsdamer Bhf., Berlin Stettiner Bhf., Frankfurter Allee, Grunewald, Halensee, Rummelsburg Rangirbhf., Städtischer Centralviehhof Berlin, Tempelhof Rangirbhf., Westend, Wilmersdorf-Friedenau,
b) sämmtliche Empfangsstationen der Tarifgruppe III (Berlin, Stettin) mit Ausnahme von Erkner, Königs-Wusterhausen, Stralsund und Tegel.

Dagegen werden mit sofortiger Giltigkeit in den Ausnahmetarif 9 S Fürstenwalde und Schönholz als Versandtstationen und Eberswalde als Empfangsstation einbezogen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Abfertigungsvorschriften für Sendungen nach Breslau.) Es besteht Veranlassung, darauf hinzuweisen, dass Bahnhofsvorschriften bei Sendungen nach Breslau ausnahmslos zu beachten sind und die Vereinigung des Freiburger und Märkischen Bahnhofes hierin eine Aenderung nicht herbeigeführt hat. Es sind deshalb Sendungen mit der Frachtbriefvorschrift

Breslau Märk.-Freib. Bhf.,
Breslau O.S. Bhf.,
Breslau Oderthorbhf.

auf diese Stationen abzufertigen.

Sendungen nach Breslau ohne nähere Bahnhofsbezeichnung sind gemäss der durch Nachtrag XII geänderten Abfertigungsbestimmung auf Seite 15 unter 4 a des Tarifes nach Breslau Märk.-Freib. Bhf. zu kartiren.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1899. (Frachtermässigung für rohe Kalksteine.) Mit sofortiger Wirksamkeit sind für die Beförderung von rohen Kalksteinen in Wagenladungen im Verkehre zwischen Lechbruck. Rieder, Rosshaupten, Sameister, Steinbach im Allgäu und Stötten am Auerberg einerseits, dann den sämmtlichen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft andererseits die bezüglichen Frachtsätze des Specialtarifes III, bezw. des Ausnahmetarifes Nr. 3 um je 0·06 Mark für 100 kg zu kürzen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Knndgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezng habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
982	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Magnesit, gebrannt	Trieben	Triest-Freihafen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der im Abschnitte B des Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverbands-Tarifes, Theil II, Heft 1, enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der speciell für den Export nach dem Auslande gewährten Tarife. Die Sendungen müssen zum See-Exporte nach dem Auslande bestimmt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	134 Heller	111 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege		
983	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bau- und Betriebsmaterialien	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Lambach, Neukirchen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue und Betriebe der Localbahn Lambach-Haag bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung, bezw. Localbahnunternehmung als Empfängerin zur Beförderung gelangen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	134 Heller	111 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege		
			Fahrbetriebsmittel					Verschieden						
						Die um 50 pCt. gekürzten normalen Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 b für 100 kg		0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg						
								Verschieden						
								Im Rückvergütungswege				Im Rückvergütungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz		
													Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bewirkt geleistet worden sein sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	

Fortlaufende Nummer	934	935	936
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der			
und im Namen der			
4 Für Artikel	Kohlen, mineralische, der Position K—25 der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abth B, Abschnitt G)	Cement	Eisen und Stabl etc. der Pos. E—5 der Güterclassification
5 Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien Matzleinsdorf	Biedermannsdorf	Schafwollgarne, zwei- oder mehrdrähtig
5 Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach und vice versa	Triest S.B.	Traiskirchen Wr.-Neustadt E.W.A. und S.B.	Hombok Brünn (St E.G.)
6 Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen.
7 und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerrnf, längsteus aber bis Ende December 1900	Aufgabe in beliebigen Mengen
8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1898, bezw. Localgütertarif (Th. II) der Südbahn-Gesellschaft	Localgütertarif	Localtarife
9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	173 Heller	13 32	Bestehen keine directen Frachtsätze
10 per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	140 Heller	12 20	424 Heller
11 per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	33 Heller	1 12	
		Heller	
12 Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14 Besondere Bemerkungen		In nebigen Frachtsätzen ist die vertragsmässige Schleppbahngebühr in Biedermannsdorf nicht eutbalten	

934	935	936
		a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen.
		ad a) 382 Heller ad b) 306 Heller
		ad a) 424 Heller ad b) 331 Heller

Fortlaufende Nummer	987	988	989	990
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische, der Tarifpos. K—25	Coaks der Tarifposition K—25	Cement	Holzschachteln, in Kisten verpackt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien St.E.G. translt	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Lobositz St.E.G.	Senftenberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	dem städtischen Central-Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien	Budapest- Ferenczváros, Angyalföld, dunaparti tehérpályaudvár, fövámház, fövárosi közraktárak, Józsefváros, kilterö, Lipótváros, nyugoti pályaudvár	Iglau Oe.N.W.B.	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgahe als Frachtgnt nnd Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltnng der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahinng für mindestens 10.090 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltnng der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmnngen	Anfgahe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltnng der allgemein giltlgen Tarifbestimmnngen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	his auf Widerrnf, läugstens aber bis Ende Decemher 1900	his anf Widerruf, längstens aber his Ende December 1900	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis anf Widerrnf, längstens aber hls Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif	Localtarif, hezw. Oesterr.-Ungarischer Verhand	Localtarife	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz	Frachtsätze der Classe II
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10 Heller*)	99 Heller*)	102 Heller	Frachtsätze der Classe A
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Das Anf- nnd Abladen der Sendnngen haben die Parteien auf eigene Kosten zn besorgen	*) Dieser Frachtsatz wird nur nnter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdhergerlände in Wien aufgegeben werden. Ansser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gehühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Znschuh dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnnngsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung. Das Auf- und Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zu hesorgen	Anf- nnd Ahladen hahen die Parteien auf eigene Kosten zn besorgen	

*) Dieser Frachtsatz wird nnr unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für das städtische Gaswerk bestimmt, bezw. an das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien adressirt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
991	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Agfalva	Leobersdorf transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 5. März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	28 Heller incl. ungar. Steuer	26	2	Im Kartirungswege		
992	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art (auch in Verbindung mit unedlen Metallen und in Geflechten) auch Glasballons, nur wenn verpackt	Luschitz über Triest oder Fiume seewärts	Piraeus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Konstantinopel, Burgas, Varna, Galatz (im Sommer), Küstendje (im Winter), Braila	Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des uebenbezogenen Tarifes	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr, Theil II, Heft 1	Es besteht kein directer Frachtsatz	Goldgulden 3·44		Im Kartirungswege		
993	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Holz der Poz. H—19, Punkt 1, 2, 3 und 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	allen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahn)		Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte Nr. 17 vom 13. Februar 1900 unter fortl. Nr. 862 für die Zeit bis Ende Februar 1900 verlautbarten Frachtermässigung für nebenbezeichnete Artikel wird bis 15. März 1900 verlängert.								

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
6	Nr. 5 vom 14. Jänner 1899	365	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligte Verwaltungen	Eisenerze	Eisenerz	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn, Friedland K.F.N.B. loco und transito (letzteres für Sendungen nach Baschka), Trzynitz	Das in Spalte 6 festgesetzte Minimal-Verfrachtungsquantum von 80.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) wird für die Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses, das ist vom 1. Jänner 1899 bis Ende December 1899 auf 72.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) abgeändert	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. **Wien, 3. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Uebersicht des Baufortschrittes der im zweiten Semester 1899 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen. — Vermehrung der Viehbeschau-Stationen in Ungarn. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. October 1899 dem vom Landtage des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend eine Bauordnung für Dorfgemeinden und kleinere Städte und Märkte, die Allerhöchste Sanction allergnädigst zu ertheilen geruht.

Das Gesetz ist im XIV. Stück des Landesgesetz- und Verordnungsblattes für das Königreich Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau vom 20. December 1899 sub Nr. 133 kundgemacht.

E.-M.-Z. 4134/7.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen,*) betreffend die Hinausgabe der Bestimmungen über die Vorlage der Typenpläne und die Bauart von Fahrbetriebsmitteln der österreichischen Eisenbahnen.

Die in Verfolg und theilweiser Ergänzung der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. Februar 1887, R.-G.-Bl. Nr. 9, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904, hinausgegebenen Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen mit normaler Spurweite wurden im Einvernehmen mit dem königl. ungarischen Handelsminister einer Revision und Umarbeitung unterzogen und dahin erweitert, dass in dieselben auch Bestimmungen über die Bauart von Fahrbetriebsmitteln für Bahnen mit 760 mm Spurweite zur Aufnahme gelangten.

Die neuen Vorschriften wurden unter dem Titel: „Bestimmungen über die Vorlage der Typenpläne und die Bauart von Fahrbetriebsmitteln der österreichischen Eisenbahnen (giltig für Haupt-, Neben- und Localbahnen bei Neubau und grösserem Umbau)“ von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Druck gelegt und sind von dieser Anstalt zu beziehen.

Die neuen Bestimmungen treten mit 1. März 1900 in Kraft, und erlischt mit diesem Tage die Giltigkeit der Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen mit normaler Spurweite (Ausgabe vom Jahre 1892), sowie der darauf bezughabenden Verfügungen des Erlasses des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904, und des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 7. Jänner 1897, Z. 6163—IV ex 1896. Alle sonstigen Anordnungen, Erlässe und dgl., welche mit den obgenannten neuen Bestimmungen in Widerspruch stehen, treten ebenfalls ausser Kraft. Die Bestimmungen über die Vorlage der Typenpläne und die Bauart sind nur für den Neubau und grösseren Umbau von Fahrbetriebsmitteln massgebend.

Mit Bezug auf Art. 6 der vorgenannten Bestimmungen finde ich zu verfügen, dass in allen Stationen, in welchen Pulsometer oder Ejektoren in Verwendung stehen, die Rohranschlüsse, welche für Holländerverschraubungen eingerichtet sind, bis 31. December 1900 mit Anschlüssen, bezw. Zwischenstücken für die normale Kniestück-verbindung ausgerüstet sein müssen, und jene bestehenden Locomotiven, welche mit Holländerverschraubungen

*) Ein analoger Erlass wurde an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

versehen sind, allmälig, anlässlich der Reparatursbedürftigkeit der Verschraubungen, längstens jedoch bis 31. December 1904, für die Kniestückverbindung nach dem Normale des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen umgestaltet werden müssen.

Der Erlass des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904, betreffend die Einführung eines erweiterten Normalprofiles des lichten Raumes, bleibt unverändert in Giltigkeit, und werden von diesem und der demselben beigegebenen Profilzeichnung Abdrücke bei der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Vorrath gehalten.

Der Herr königl. ungarische Handelsminister trifft unter Einem die gleichen Verfügungen für die Eisenbahnen in den Ländern der ungarischen Krone.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: (polnisch) „Krakowska Spółka Tramwajowa", (deutsch) „Krakauer Tramway-Gesellschaft" mit dem Sitze in Krakau.

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium der belgischen Gesellschaft „Tramways Autrichiens, Cracovie et extensions, société anonyme" in Brüssel die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: (polnisch) „Krakowska Spółka Tramwajowa", (deutsch) „Krakauer Tramway-Gesellschaft" mit dem Sitze in Krakau ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 5. Februar 1900. — Z. 3376. E.-M.-Z. 7116.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Neulengbach nach Judenau, eventuell nach Michelhausen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Secretär der Wiener Tramway-Gesellschaft i. P., Dr. Ludwig Mandl in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Neulengbach über Inbruck, Asperhofen und Loibersdorf nach Judenau oder eventuell nach Michelhausen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. Februar 1900. Z. 3295/2.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 16. Februar 1900, Z. 16.492/A ex 1899, an alle österreichischen und gemeinsamen Hauptbahnen und an die mit Dampf betriebenen Localbahnen, betreffend eine anlässlich einer gewöhnlichen Geleiseregulirung vorgekommene plötzliche Deformation des Geleises.

Während des letzten Sommers ist auf einer österreichischen Bahnlinie der Fall vorgekommen, dass anlässlich der Vornahme einer gewöhnlichen Geleiseregulirung zur Mittagszeit eines sehr heissen Tages nach theilweisem Ausräumen des Schotterkörpers und Heben des ersten Schienenpaares in einer Geraden sich dasselbe plötzlich nach seitwärts ausgebogen hat, welche Ausbiegung auch auf das nächstliegende Schienenpaar überging, als dieses ebenfalls zur Aushebung kam. Hiebei haben sich die aus ihrer Gleichgewichtslage gebrachten Schienen um mehr als 5 cm gehoben, während die seitliche Ausbiegung 25 bis 30 cm betragen hat. Ein bald darauf angekommener Personenzug musste wegen Unfahrbarkeit des Geleises angehalten werden.

Der Oberbau in dieser Strecke wurde im Jahre 1898 mit neuem Materiale gelegt und besteht aus 12·5 m langen Schienen mit dem Einheitsgewichte von 35·3 kg per Meter. Die Verbindung der Schienen ist mittelst beiderseitiger Winkellaschen mit je 6 Schrauben von 22 mm Durchmesser bewirkt. Die Weite der Dilatationslücken wurde am darauffolgenden Tage, bei einer Temperatur von 20° Réaumur im Schatten, mit durchschnittlich 6·6 mm erhoben, war somit eine ausreichende; gleichwohl waren die Bemühungen, die Geleisedeformation zu beheben, erst dann von Erfolg begleitet, als die Laschenschrauben bei 6 Stössen gelüftet worden waren. Demnach muss die Ursache der erwähnten, vom Sicherheitsstandpunkte nicht unbedenklichen Erscheinung in der Verhinderung der Ausdehnung der Schienen infolge der kräftigen Verschraubung der Laschen gesucht werden. Dazu mag noch der Umstand beigetragen haben, dass die Laschenanschlussflächen des neuen Oberbaumateriales noch rauh waren und deshalb ein namhafter Reibungswiderstand aufgetreten ist.

Von diesem im Uebrigen nicht vereinzelt dastehenden Vorfalle wird die . . . . . mit der Erinnerung in Kenntniss gesetzt, auf die Möglichkeit einer unter Umständen eintretenden Pressung der Schienen in der heissen Jahreszeit Bedacht zu nehmen, und wird gegebenenfalls der Schotterkörper erst nach Behebung der Ursachen solcher Pressungen durch Lüften einzelner Laschenverbindungen auszuräumen sein.

Der k. k. General-Inspector:
Gerstel m. p.

Uebersicht des Baufortschrittes der im zweiten Semester 1899 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen.

Nach der im Verordnungs-Blatte Nr. 102 vom 2. September 1899 veröffentlichten, das erste Semester 1899 betreffenden Uebersicht standen mit Ende des ersten Semesters 1899 an Bahnen, bezw. Theilstrecken 933 km im Baue.

Im zweiten Semester 1899 sind nachstehende Baustrecken hinzugekommen, und zwar:

A. Hauptbahnen.

Die Erweiterung der Stationen Salzburg (Linie Salzburg—Wörgl), Przeworsk und Lemberg (Linie Krakau—Lemberg), Saaz und Bilin (Linie Pilsen—Dux) und des Werkstättenbahnhofes Pilsen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; ferner der Station Bruck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und schliesslich die Erweiterungsbauten in den Stationen Tschischkowitz, Borohradek und Heřmanměstetz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

B. Local- (auch Klein-) Bahnen.

Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel Uskoplje-Gravosa (rund 66 km), Schönwehr-Elbogen (rund 15 km), Gross-Siegharts—Raabs (rund 11 km), Neuhof-Weseritz (rund 24 km), Kolin-Čerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow (rund 79 km), Raudnitz-Hospozin (rund 23 km), die Strecken Reichstadt—Niemes (rund 6 km) und Niemes—Gabel (rund 13 km) im Zuge der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, dann die Abzweigung nach Mogila sammt Schleppbahnen der Linie Krakau—Kocmyrzów (rund 5 km), elektrische Kleinbahn in Triest (rund 16 km), elektrische Strassenbahn in Gablonz (rund 21 km), Reichenberger elektrische Bahn (Strecke Tuchplatz—Röchlitz, rund 3 km), Mutenitz—Gaya (rund 16 km), Innsbruck—Igls (rund 8 km), Lundenburg—Landesgrenze (rund 10 km), Jenbach—Fügen der Zillerthalbahn (rund 10 km), Wiener elektrische Strassenbahnen (rund 5 km) und schliesslich die Herstellung des zweiten Geleises sammt Reconstructionen auf der Localbahn Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)-Guntramsdorf der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

Hienach ergibt sich die Summe der Längen der im zweiten Semester 1899 zugewachsenen Baustrecken mit rund 331 km. Nach Hinzurechnung der zu Ende des ersten Semesters 1899 verbliebenen Baustrecken von rund 933 km Länge standen sohin im zweiten Semester 1899 rund 1264 km Bahnlinien und zweite Geleise in Bauausführung.

Im zweiten Semester 1899 wurden von diesen Baustrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

A. Hauptbahnen.

Stryj-Chodorów (rund 41 km), Wöllan-Unterdrauburg (rund 36 km), die zweiten Geleise in den Strecken Lambach—Attnang (rund 18 km) und Lagerhaus—Donauquaibahnhof (rund 3 km) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaaden-Brunnersdorf—Welchau-Wickwitz (rund 25 km) und Tirschnitz—Eger (rund 3 km) der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und Auperschin—Schwaz (rund 9 km) der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

B. Local- (auch Klein-) Bahnen.

Grulich-Schildberg (rund 16 km), Prachatitz-Wallern (rund 29 km), die Strecke Eleonorenhain—Wallern der Linie Winterberg—Wallern (rund 9 km), Laibach—Ober-Laibach (rund 12 km), die Strecken Heřmanměstetz—Borohradek (rund 23 km) und Hrochow-Teinitz—Chrast (rund 34 km) der Chrudim-Holitzer Localbahn, Rakonitz-Mlatz (rund 37 km), Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz (rund 15 km), Trzebinia-Skawce (rund 55 km), Chabówka-Zakopane (rund 44 km), Delatyn-Kolomea-Stefanówka (rund 109 km), Otrokowitz-Wisowitz (rund 24 km), Starkenbach-Rochlitz (rund 20 km), Krakau-Kocmyrzów (rund 18 km), Ringbahnlinie in Baden (elektrische Bahn, rund 2 km), Smichow Schlachthaus-elektrische Centrale (elektrische Bahn in Prag, rund 6 km), die Strecke Tuchplatz—Röchlitz (rund 3 km) der Reichenberger elektrischen Bahn und schliesslich drei Theilstrecken der Wiener elektrischen Strassenbahnen (rund 2 km).

Die Summe der Längen der im zweiten Semester 1899 eröffneten Bahnlinien und Strecken beträgt mithin rund 593 km.

Demnach verbleiben von den im zweiten Semester 1899 in Bauausführung gestandenen Bahnen und zweiten Geleise in der ausgewiesenen Länge von rund 1264 km nach Abrechnung der eröffneten Baulinien und Strecken per rund 593 km mit Ende des Jahres 1899 noch rund 671 km Bahnen im Bau.

Hievon entfallen auf:

A. Hauptbahnen:

Przeworsk-Rozwadów (seit 14. Jänner 1900 eröffnet, rund 75 km), Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn (rund 6 km), Wolfsberg-Zeltweg (seit 10. Jänner 1900 eröffnet, rund 50 km), das zweite Geleise in der Strecke Tulln—Absdorf der Staatsbahnlinie Wien—Gmünd—Prag (rund 10 km), dann auf die Erweiterungsbauten in den Stationen Salzburg, Pilsen, Saaz, Bilin, Lemberg und Przeworsk der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen und jener in den Stationen Bruck, Morawan, Poříčan, Heřmanměstetz und Lieben der im Privatbetriebe stehenden Eisenbahnen.

B. Local- (auch Klein-) Bahnen.

Verbindungsbahn Linz-Urfahr (rund 2 km), Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel Uskoplje-Gravosa (rund 67 km), Schönwehr-Elbogen (rund 15 km), Winterberg-Wallern (exclusive der Strecke Eleonorenhain—Wallern, rund 28 km), Gross-Siegharts—Raabs (rund 11 km), Tirschnitz-Wildstein-Schönbach (rund 20 km), die Strecke Eule—Dawle—Skochowitz der Localbahn Čerčan-Modřan (rund 14 km), Stankau-Ronsperg (rund 20 km), Neuhof-Weseritz (rund 25 km), Kolin-Čerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow (rund 80 km), Raudnitz-Hospozin (rund 23 km), Gmünd-Litschau und Alt-Nagelberg—Heidenreichstein (rund 36 km), Piła-Jaworzno (rund 20 km), die Strecken Gabel—Pankraz—Kriesdorf—Neuland—Karlswald—Johannesthal, dann Böhm.-Leipa—Reichstadt—Niemes—Gabel und die Verbindungs- und Schleppbahn in Reichenberg im Zuge der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg (rund 59 km), die Abzweigung der Linie Krakau—Kocmyrzów nach Mogila sammt Schleppbahnen (rund 5 km), Raspenau-Weissbach (rund 6 km), Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf (rund 11 km), der Flügel nach Traiskirchen der Linie Guntramsdorf—Baden (rund 2 km), Triester elektrische

Kleinbahnen (rund 16 km), Gablonzer elektrische Strassenbahn (rund 22 km), Mutenitz-Gaya (rund 16 km), Innsbruck-Igls (rund 9 km), Lundenburg-Landesgrenze (rund 10 km), die Strecke Jenbach—Fügen der Zillerthalbahn (rund 10 km), Wiener elektrische Strassenbahnen (rund 3 km) und zweites Geleise sammt Reconstructionen auf der Localbahn Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)-Guntramsdorf.

Mithin beträgt die Gesammtlänge der mit Ende des Jahres 1899 in Baue verbliebenen Bahnlinien und Strecken rund 671 km.

Ferner wurden auf den zu Ende des ersten Semesters 1899 im Betriebe gestandenen Bahnlinien die nachfolgenden Stationen und Haltestellen neu errichtet, und zwar:

A. Auf Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen.

Neu errichtet und eröffnet wurden im Zuge der Linien Wien — Eger, Wien — Salzburg, Amstetten—Pontafel, Scheibmühl—Kernhof und der Gurkthalbahn die Haltestellen Konradsgrün, Dürrwien, Johnsbachthal, Amt Mitterbach und Prosegger, insgesammt für den Personen- und Gepäcksverkehr; auf den Linien Zwardon—Neu-Sandec, Orló—Tarnów und Deutschbrod — Saar die Haltestellen Lososina, Barcice, Frendl-Figelhammer für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr und auf der Linie Gstadt—Ybbsitz die Halte- und Verladestelle Steinmühl für den Personen- und Gepäcksverkehr und für Frachtgüter in Wagenladungen.

B. Auf im Privatbetriebe stehenden Privatbahnen.

Auf denselben gelangten an neu errichteten Haltestellen zur Eröffnung im Zuge der Linien Teplitz (Settenz)—Reichenberg, bezw. Aussig—Komotau der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft die Haltestellen Eicht und Graber für den Gesammtverkehr, bezw. die Haltestelle Tschausch für den Personen- und Gepäcksverkehr; auf den Linien Prag—Mittelwalde und Wien—Tetschen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn die Haltestellen Linsdorf und Wichstadtl, bezw. Mlasitz für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr; auf den Linien Marburg—Franzensfeste und Wien — Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die Haltestelle Mittlern für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, bezw. die Haltestelle Küb für den Personen- und Gepäcksverkehr und auf der Linie Salzburg — Lamprechtshausen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft die Haltestelle Pabing für den Personenverkehr.

Ausserdem wurden in einer Reihe von Fällen sowohl auf den im Staatsbetriebe als auch auf den im Privatbetriebe befindlichen Bahnen die Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Haltestellen erweitert.

Vermehrung der Viehverlade-Stationen in Ungarn.

Im Interesse des in stetiger Zunahme begriffenen Viehverkehres wurde im Einvernehmen zwischen dem Ackerbauminister und dem Handelsminister der Beschluss gefasst, im Laufe des Jahres 1900 die Anzahl der bereits bestehenden Viehverlade-Stationen auf 1113, und zwar auf 1077 Eisenbahnstationen und 36 Dampfschiffahrtsstationen (Agentien) zu vermehren, bezw. bereits bestehende Stationen und Verladebahnhöfe auch für den Viehverkehr einzurichten. Es werden hiedurch Ende 1900 im Bereiche Ungarns (mit Ausschluss von Croatien)

1.	auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen und den von deren Direction betriebenen Localbahnen	863
2.	auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft im Bereiche Ungarns	45
3.	auf den Linien der Kaschau-Oderberger Bahn	37
4.	auf den Linien der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen	35
5.	auf der Localbahn Eperjes-Bartfa	4
6.	auf den Linien der Budapester Localbahnen	5
7.	auf der Localbahn Keszthely—Balaton-Szent György	1
8.	auf der Eisenbahn Mohács-Pécs (Fünfkirchen)	3
9.	auf der Eisenbahn Györ-Sopron (Raab-Oedenburg)-Ebenfurth	18
10.	auf der Szamosvölgy (Szamosthal)-Bahn	26
11.	auf der Localbahn Nagy-Károly—Somkut	8
12.	auf der Ungthalbahn	1
13.	auf den Torontáler Comitats-Localbahnen	28
14.	auf der Localbahn Segesvár (Schässburg)-Szent Ágotha	3
15.	in den Agentiestationen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft	16
16.	in den Agentiestationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	22
	Summe	1113

Stationen dem der veterinärpolizeilichen Controle unterstehenden Viehverkehre zur Verfügnng stehen, und wird im Bereiche des diesseits der Drava (Drau) liegenden ungarischen Gebietes mit einem Gesammtflächenraum von 280.000 km² sodann auf je 250 km² eine Viehverlade-Station entfallen und deren gegenseitige Entfernung im Verhältnisse zur Länge des Eisenbahnnetzes diesseits der Drava durchschnittlich je 12 km betragen, wobei zu bemerken ist, dass letztere Ziffer insofern nur von statistischer Bedeutung ist, als auf einzelne Hauptstationen des Viehverkehres auch mehrere Viehverlade-Bahnhöfe entfallen, so auf Budapest deren 21, auf Szegedin 8, auf Debreczen 5, auf Györ (Raab) und Pozsony (Pressburg) je 4, auf Kecskemet 3 und auf einige andere je 2.

Derzeit bestehen bereits 598 Eisenbahnstationen mit den entsprechenden Einrichtungen für die Viehverladung, welche sich auf die einzelnen Comitate wie folgt vertheilen:

Pest-Pilis-Kis-Kun	75	Zala	28
Bács-Bodrog	44	Arad	27
Temes	41	Vas	26
Torontál	56	Tolna	25
Somogy	41	Mosony (Wieselburg)	25
Nyitra	35	Zemplén	22
Bihar	45	Békes	23
Jász-Nagy-Kun-Szolnok	35	Baranya	16
Fehér	32		

Die Anzahl derselben soll (mit Ausschluss der Schiffahrtsstationen) im Laufe des Jahres 1900 noch auf 1077 erhöht werden.

Dem officiellen statistischen Berichte für das Jahr 1898 zufolge wurden bis Ende des Jahres in sämmtlichen Stationen Ungarns (mit Ausnahme Croatiens) rund 600.000 Stück Vieh (Hornvieh, Kälber, Pferde, Schweine

und Ziegen) im Gesammtwerthe von K 150,000.000 verladen; hievon entfallen im Durchschnitte per Station 540 Stück im Werthe von K 140.000.

Die Ursache, warum die im Bereiche der croatisch-slavonischen Gebietstheile bereits im Betriebe stehenden und dort noch zu errichtenden Viehverlade-Bahnhöfe in den Erlass nicht einbezogen sind, ist dadurch motivirt, dass in solchen die innere Verwaltung des Landes betreffenden Fragen die als autonom zu betrachtende croatische Regierung nicht der Ingerenz des Ackerbauministeriums untersteht, während das Handelsministerium bezw. die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen diesbezüglich als Executivbehörde in der Frage der Errichtung von Viehverlade-Stationen nur über Aufforderung des Banus vorgehen kann. Croatien besitzt übrigens heute bereits eine grössere Anzahl von Viehverlade-Stationen, und wird, wie berichtet ist, auch noch im Laufe des Jahres 1900 die Vermehrung derselben im Einvernehmen mit dem Handelsminister durchführen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Fevruar wurde seitens der Regierung die kaiserliche Verordvung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 264, betreffend bie Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann nie Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit dom 1. Jänner bis Ende Juni 1900 vorgelegt. (Vide Nr. 2 dom Jahre 1900.)

In derselben Sitzung wurde seitens der Abgeordneten Kienmann, Dr. Hofmann und Genossen nachstehender Dringlichkeitsantrag eingebracht:

„Die Unzulänglichkeit mehrerer Bahnhofanlagen, so namentlich der für den gesammten Verkehr so wichtigen Bahnhofanlagen zu Wr.-Neustadt, der Mangel an Fahrbetriebsmitteln, die Ueberhastung des Personals haben zu den heutigen Verhältnissen auf der Südbahn geführt, die auf die Dauer unhaltbar sind.

Die zahlreichen Betriebsstörungen, die sich daraus ergaben, haben von Zeit zu Zeit die für das Wirthschaftsleben so schädigenden Unterbindungen des Frachtenverkehres verursacht und sie haben jene Unglücksfälle hervorgerufen, die in der letzteren Zeit in so erschreckender Weise aufgetreten sind.

Zur Beseitigung dieser Uebelstände, sowie der damit verbundenen Gefahren und Schädigungen ist ein entschiedenes Eingreifen der Staatsgewalt eine unbedingte Nothwendigkeit.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, alle gesetzlichen Mittel zur Anwendung zu bringen, damit endlich jene Vorkehrungen getroffen werden, welche zur vollen Sicherung eines geregelten Betriebes und zur Beseitigung des heutigen, Leben und Eigenthum gefährdenden Zustandes auf der Südbahn nothwendig sind. Weiters wird die k. k. Regierung aufgefordert, einen eingehenden Bericht über den derzeitigen Stand der Verhandlungen mit der Südbahn-Gesellschaft zu erstatten."

Weiters richteten die Abgeordneten Kaiser, Heeger, Franz Hofmann, Herzmansky und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Anfrage:

„Wie in verschiedenen Zeitungen mitgetheilt wurde, plant die Verwaltung der k. k. Staatseisenbahnen eine Verbesserung des Eisenbahnverkehres im westlichen Schlesien dadurch herbeizuführen, dass beschleunigte Züge auf der Strecke Prerau—Olmütz—Jägerndorf—Ziegenhals eingelegt werden sollen.

So freudig diese geplante Neuerung auch begrüsst wird, so würde durch dieselbe doch nur dann auch das bisher recht stiefmütterlich behandelte nordwestliche Schlesien einen Gewinn ziehen, wenn für unmittelbare Anschlüsse an die in Aussicht genommenen beschleunigten Züge nach Freiwaldau—Lindewiese—Jauernig, Barzdorf und Weidenau Sorge getragen würde.

Die Verkehrsverhältnisse des nordwestlichen Schlesien sind derzeit die denkbar ungünstigsten. Derzeit erfolgt bei allen Zügen von Jauernig, Barzdorf, Weidenau und den übrigen zahlreichen Orten an der Strecke Niederlindewiese—Barzdorf nach Wien in Niederlindewiese eine Unterbrechung von 1 bis 2 Stunden, so dass auch bei Benützung des Schnellzuges von Prerau nach Wien 15 bis 16 Stunden zur Reise nach Wien erforderlich sind.

Mit dem Abends 8 Uhr von Barzdorf nach Niederlindewiese verkehrenden Zuge kommt man, da in Niederlindewiese ein Anschluss nach Wien erst Früh erfolgt, erst um $^3/_4$4 Uhr Nachmittags am nächstfolgenden Tage in Wien an.

Mit Benützung des Schnellzuges von Wien nach Prerau um 8 Uhr Früh und 9 Uhr 30 Minuten Abends kommt man in ersterem Falle nach mehr als elf Stunden nach Barzdorf, Weidenau, Jauernig, in letzterem Falle aber erst gegen 8 Uhr Früh des nächsten Tages.

In beiden Fällen ist eine längere Unterbrechung in Niederlindewiese, im ersterem Falle von mehr als zwei Stunden, in letzterem von mehr als einer halben Stunde.

Mit dem Früh von Wien verkehrenden Personenzuge kommt man ebenfalls erst um 8 Uhr des anderen Tages nach den genannten Orten, da Abends von Niederlindewiese nach Barzdorf, beziehungsweise Jauernig, Weidenau kein Anschluss vorgesorgt ist.

Durch den Mangel eines Anschlusses an den von Niederlindewiese 4 Uhr Früh gegen Troppau abgehenden Zug ist es trotz der geringen Entfernung unmöglich, von Barzdorf, Jauernig, Weidenau u. s. w. innerhalb eines Tages Troppau aufzusuchen.

Diese Zustände verursachen den Bewohnern des nordwestlichen Schlesien oft viel Zeit- und Kostenaufwand und dadurch wirthschaftlichen Nachtheil. Aber auch für die k. k. Staatsbahnen ist der heutige Zugsverkehr nachtheilig, da, so im Verkehre zwischen den Orten des Weidenauer, Jauerniger und Freiwaldauer Gerichtsbezirkes, und zwar hauptsächlich in Ermanglung eines Abendzuges von Freiwaldau, bezw. Niederlindewiese nach Barzdorf, Jauernig, Weidenau der Wagenverkehr für die Hin- und Rückfahrten sich als nothwendig ergibt, da endlich unter den derzeitigen Verhältnissen zwischen dem nordwestlichen Schlesien und Troppau, ja auch Wien, der Verkehr vielfach mit Benützung der preussischen Bahnlinien vor sich geht.

Da die Linie Niederlindewiese—Barzdorf mit den Abzweigungen nach Jauernig und Weidenau dem Staate einen ganz zufriedenstellenden Ertrag durch den Frachten- und Personenverkehr leistet, da dieser Ertrag durch günstigere Zugsverbindungen nach den oben angeführten Thatsachen aus dem Personenverkehre zweifellos eine wesentliche Steigerung erfahren würde, der auch die aus einem auf einige Nachtstunden ausgedehnten Zugsverkehre erwachsenden Mehrauslagen vollkommen decken würde, stellen die Gefertigten unter dem gleichzeitigen Hinweis darauf, dass auch die Fahrordnung auf der Strecke Niklasdorf—Zuckmantel den Verkehrsbedürfnissen derzeit nicht entspricht, folgende dringende Anfragen:

1. Ist Seine Excellenz geneigt, für entsprechende unmittelbare Anschlüsse an die in Aussicht genommenen beschleunigten Züge auf der Linie Prerau—Olmütz—Jägerndorf — Ziegenhals nach Freiwaldau—Lindewiese—Barzdorf—Weidenau—Jauernig und Zuckmantel Sorge zu tragen?

2. Ist Seine Excellenz geneigt, die Weiterführung der Abends von Wien und Troppau einlangenden Züge nach Barzdorf, Jauernig, Weidenau, bezw. auch nach Zuckmantel zu veranlassen und von Barzdorf, Jauernig, Weidenau, bezw. Zuckmantel zu den ersten Früh von Niederlindewiese nach Troppau und Wien verkehrenden Zügen eine Verbindung herzustellen?"

In der Sitzung vom 23. Februar richteten die Abgeordneten Resel und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellation:

„1. Was wurde seitens des Eisenbahnministeriums gethan, um die Verkehrssicherheit auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft herbeizuführen?

2. Inwieweit hat die Direction dieser Bahngesellschaft den diesbezüglichen Intentionen des Eisenbahnministeriums entsprochen?

3. Ist der Herr Eisenbahnminister zu den weitestgehenden Anordnungen, die die Verkehrssicherheit auf diesen Bahnlinien verbürgen, bereit und mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln — allenfalls durch Sequestration — die Durchführung derselben zu veranlassen?"

Schliesslich richteten in der Sitzung vom 26. Februar die Abgeordneten Hybeš, Vratný und Genossen an den Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Zustände

auf den Bahnhöfen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, besonders auf dem Brünner Bahnhofe, sowie der Abgeordnete Berner und Genossen, betreffend das Vorgehen der Witkowitzer Eisenwerke, behufs Erlangung von Lieferungen für die k. k. Staatsbahnen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Zweigeleisige Führung in der Gentzgasse km 0·0—0·1: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 23. November 1899 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die zweigeleisige Führung der elektrischen Strassenbahn in km 0·0—0·1 in der Gentzgasse, sowie der auf Grund dieses Ergebnisses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilte Bauconsens wurde zur Keuntniss genommen. [E.-M.-Z. 3257.]

Projectirte Localbahn Zlabings-Teltsch. (Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgetheilte Ergebniss der politischen Begehung des Projectes der Localbahn Zlabings Teltsch wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des Ergebnisses dieser Amtshandlung hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für die begangene Strecke mit Ausschluss der Theilstrecke km 41·8/9 bis 46·0 ertheilt. Bezüglich der ausgeschlossenen Theilstrecke ist ein neues Detailproject vorzulegen. [E.-M.-Z. 60.691 ex 1899.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Errichtung einer selbstständigen Verrechnungsstelle mit der Bezeichnung: „Bubna Central-Schlachthaus St.E.G.“). Mit 1. Februar hat die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in ihrer Station Bubna eine neue Verrechnungsstelle unter der Bezeichnung: „Bubna Central-Schlachthaus St.E.G.“ errichtet. Derselben obliegt die Manipulation und Verrechnung aller für das Central-Schlachthaus und den Viehmarkt in Bubna (Holešowitz) bestimmten oder daselbst zur Aufgabe gelangenden Sendungen von lebenden Thieren, dann von frischem Fleische und todtem Stechvieh in Ladungen von mindestens 5000 kg per Wagen, ferner von Getreide, Mahlproducten, Heu, Stroh und natürlichem Dünger in Ladungen von mindestens 10.000 kg per Wagen.

Ausland.

Württemberg. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate August 1899.) Im Monate August 1899 wurden bei einer Bahnlänge von 1760·01 (1759·90) km 2,909.959 Personen und 681.198 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,911.500 (1,764.999), aus dem Güterverkehre Mk. 2,630.200 (2,619.859), aus sonstigen Quellen Mark 308.000 (295.600), zusammen Mk. 4,849.700 (4,680.358). Vom 1. April bis letzten August 1899 betrug die Einnahme gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres + Mk. 1,190.873.

Italien. (Bericht der italienischen Mittelmeerbahn über das Betriebsjahr 1898/99.) Aus dem Berichte der italienischen Mittelmeerbahn über das Betriebsjahr 1898/99, welcher vom Verwaltungsrathe der am 24. November 1899 stattgefundenen Hauptversammlung der Actionäre vorgelegt wurde, entnehmen wir folgende, den Bahnbetrieb betreffende Angaben: Zunächst geben wir einen kurzen Ueberblick über die finanziellen Ergebnisse des Unternehmens: Die Gesammteinnahmen stellten sich auf L. 143,700.000 (über L. 8,000.000 mehr als im Vorjahre), davon entfallen: auf das Hauptnetz L. 136,600.000, auf das Nebennetz L. 5,500.000 und auf die zwei der Gesellschaft gehörigen Strecken Varese—Porto Ceresio und Rom—Viterbo L. 1,600.000. Von diesen gebühren der Gesellschaft insgesammt L. 97,960.000; dem gegenüber stellen sich die Betriebsausgaben auf L. 97,811.000, so dass sich ein Betriebsreingewinn von Lire 149.000 ergibt; dazu kommen noch der Beitrag des Staates für Benützung des Betriebsmaterials von L. 7,800.000 und der Gewinn der Gesellschaft an den für Rechnung des Staates auszuführenden Bauten, so dass die Abrechnung des gesammten Unternehmens einen Gewinn von L. 9,500.000 abwirft. Davon ab: für die ordentliche Rücklage L. 475.000, den Antheilsinhabern Lire 9,000.000 (5 pCt. des Capitals), für die ausserordentliche Rücklage L. 2500; verbleiben auf neue Rechnung L. 230.000 einschliesslich des unvertheilten Ueberschusses des Vorjahres von L. 210.000. Die beiden Rücklagen belaufen sich auf L. 12,300.000 und L. 1,000.000. Die Ergebnisse blieben etwas hinter den auf die Mehreinnahmen von L. 8,000.000 gestützten Erwartungen einer höheren Dividende zurück; aber es mussten in diesem Rechnungsjahre getragen werden als ausserordentliche Belastungen: L. 2,500.000 wegen Erhöhung der Kohlenpreise, L. 1,300.000 für den Unfall auf der alten Linie über den Giovipass zwischen Ronco und Genua und L. 1,300.000 für andere aussergewöhnliche Schuldposten. Die Gesammtbetriebslänge betrug am 1. Juli 1889: 5855 km, davon entfallen 4730 auf das Hauptnetz, 1022 auf das Nebennetz und 103 auf die beiden Linien der Gesellschaft. Im Betriebsjahre wurden 14 km der Neubaulinie Aulla—Lucca eröffnet. Es wurden 32,500.000 Zugkilometer gefahren. Die Einnahmen vertheilen sich wie folgt: Personenverkehr Lire 54,600.000 = 38 pCt., Gepäcksverkehr L. 2,600.000 = 2 pCt., Güterverkehr L. 84,800.000 = 60 pCt., es beträgt also die Einnahme auf das Betriebskilometer L. 24.187 (+ 1321 gegen das Vorjahr) und auf das Zugkilometer L. 4458 (gegen L. 4293 im Vorjahre). Die Ausgaben beliefen sich für das Betriebskilometer auf L. 16.389 (gegen L. 15.738 im Vorjahre) und auf das Zugkilometer L. 3011 (gegen 2944). Im abgelaufenen Betriebsjahre wurden an Bauten ausser denjenigen auf den Nebenstrecken Aulla—Lucca, Capezzano—Mercato und Balsorano—Avezzano noch verschiedene Geleiseverdoppelungen auf den bedeutenderen Linien ausgeführt, ferner wurden Lüftungsapparate (System Saccardo) aufgestellt, und zwar in den beiden Tunnels der Linien Genua—Ronco und in einigen Tunnels der Linie Savona—Turin; in nicht ferner Zeit wird auch die Aufstellung derartiger Apparate im Mont Cenis-Tunnel erfolgen. Der elektrische Betrieb wurde auf der Linie Mailand—Monza eingerichtet, und Projecte, welche der Ausführung nahe sind, ausgearbeitet für die Einrichtung dieses Betriebes auf den Strecken Mailand—Varese, Neapel—Castellamare und Rom—Frascati, sowie Erweiterungen verschiedener Bahn- und Bahnhofsanlagen, besonders in Mailand, Genua, Turin u. s. w. Es sind die Einzelprojecte und die Trassirungsarbeiten im Gange für die geplanten Linien Genua—Novi über Gavi (dritte Linie zwischen Novi und Genua), Genua Piacenza und für die Zufahrtslinien zum Simplon. Das Rollmateriale der Gesellschaft belief sich auf 1316 Locomotiven, 3741 Personenwagen, 952 Gepäckswagen, 23.861 Güterwagen. Die grössten Einnahmen hatten aufzuweisen: Die Bahnhöfe von Genua mit L. 16,500.000, von Turin mit L. 10,800.000, von Mailand mit L. 9,700.000, Rom mit L. 5,800.000 und Neapel mit L. 5,100.000. Bezüglich der letzten drei ist zu bemerken, dass sie Gemeinschaftsbahnhöfe mit der Adriatica sind, welche aus denselben beinahe gleiche Einnahmen erzielt. Die Hauptversammlung, bei der 82 Actionäre, welche 106.000 Actien vertraten, anwesend waren, genehmigte den Verwaltungsbericht und den Rechnungsabschluss für das Betriebsjahr 1898/99, sprach dann dem abgegangenen General-Director Massa den Dank der Gesellschaft für sein erspriessliches Wirken als Leiter der ausgedehnten Verwaltung seit Gründung der Gesellschaft aus und wählte ihn in den Verwaltungsrath. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Bericht der Sicilianischen Eisenbahnen.) Aus dem Berichte der Sindaci der Sicilianischen Eisenbahnen für die Hauptversammlung vom 28. November 1899 ist Folgendes hervorzuheben: Die Einnahmen des gesammten Netzes bezifferten sich in dem am 30. Juni beendeten Betriebsjahre auf L. 11,210.098 und überstcigen damit um L. 645.647 diejenigen in 1897/98. Hievon entfallen vertragsmässig auf die Gesellschaft L. 8,757.881, ferner Zurückvergütung von Spesen L. 240.971, Regierungszuschüsse L. 2,996.379 und Kilometervergütung auf die neuen Linien L. 4,901.013, zusammen daher L. 16,906.245. Dem stehen gegenüber Betriebs- und Verwaltungsspesen L. 9,412.073, das sind L. 100.334 mehr wie in 1897/98, Zins- und Tilgungsdienste für die zur Herstellung der neuen Linien aufgenommenen Anleihen L. 4,808.674, Banquierprovisionen L. 31.585, Zuschuss für Erneuerung des rollenden Materials L. 400.000 und Abschreibung auf die Gründungsspesen L. 16.657. Im Ganzen daher Lire 14,668.990, so dass zur Verfügung der Actionäre L. 2,237.255 verbleiben. Hievon wurden L. 388.878 der ausserordentlichen Rücklage überwiesen, die damit auf L. 3,793.393. das heisst fast auf die statutenmässige Höhe anwächst, und L. 1,400.000 dienen zur Vertheilung einer Dividende von 7 pCt. auf die umlaufenden 40.000 Actien zu L. 500. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Russland. (Eröffnung der Flügelbahn Irkutsk-Tchita-Straskensch der transsibirischen Eisenbahn.) Die jüngst fertiggestellte Flügelbahn Irkutsk - Tchita-Straskensch der transsibirischen Eisenbahnen verbindet das an der Südgrenze des östlichen Sibiriens gelegene Emporium Irkutsk über Tchita bei Straskensch mit der von dort aus schiffbaren Chilka, Nebenfluss des Amurstromes, welcher sich bei Poltrowstaja in diesen ergiesst, und weiterhin mit dem Handelsplatze und Hafen von Nikolajewsk am Ochotskischen Meere, gegenüber der durch die Tatarische Meerenge gebildeten Insel Sachalin (Verbannteninsel genannt). Bis zur Vollendung der Mandschurischen Eisenbahn, welche Irkutsk direct mit dem Haupthafen Wladiwostok am Japanischen Meere verbinden wird, erfolgt der Verkehr der Güter nach und von dem äussersten Osten durch Umschlag zwischen Land- und Flussverkehr von Straskensch aus vorläufig durch Vermittlung der Amur-Dampfschiffahrt, und von Nikolajewsk aus weiterhin per mare durch die Tatarische Strasse südwärts bis Wladiwostok.

— (Verstärkung des Oberbaues auf der Transsibirischen Eisenbahn.) Die russische Regierung hat, wie berichtet wird, die Verstärkung des Oberbaues auf ihren transsibirischen Eisenbahnen beschlossen, und wurde zur Durchführung dieser Arbeiten, sowie anderer sich als nothwendig erweisenden Investitionen für das Jahr 1900 im Extraordinarium eine Summe von 100,000.000 Rubel ins Budget eingestellt. Der gegenwärtige Oberbau, zu welchem Schienen im Gewichte von 28·8 kg per Currentmeter verwendet wurden, soll nunmehr im Bereiche der Gesammtlänge mit einem 35·7 kg schweren Schienenprofile belegt werden, ferner ist die Beschotterung eines grossen Theiles der Strecke zu ergänzen. Im Bereiche von 91 Stationen sind die Stationsgeleise zu vermehren und im Allgemeinen die noch fehlenden Hochbauten herzustellen, sowie räumlich nicht genügende zu reconstruiren. 1429 Holzbrücken in einer Spannweite von 1—50 m sind durch Steinbau und Eisenconstruction zu ersetzen, desgleichen die über den Irkutskfluss führende 200 m lange Brücke umzubauen. Schliesslich ist der Fahrpark durch Anschaffung weiterer 142 Locomotiven, 162 Personenwagen I. und II. Classe, 631 Personenwagen III. Classe nnd 8358 Güterwagen verschiedener Typen zu vermehren. Durch Verstärkung des Oberbaues hofft man die gegenwärtige Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge von 21 km per Stunde anf 53 km erhöhen zu können. Ein Theil der neuen Investitionskosten wird durch die bereits vorhergesehene sofortige Verwendung der ausgehobenen Schienen auf Seitenlinien vermindert werden.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einführung des Frühjahrs-Fahrplanes der Passagierschiffe.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft findet die Eröffnung der Personenfahrten auf der Donau statt: Zwischen Wien—Pressburg täglich; erste Fahrt ab Wien (Weissgärber) 4 U. Nm. am 3. März, erste Fahrt ab Pressburg 6 U. Früh am 4. März. Zwischen Budapest—Kalocsa—Mohácz täglich; erste Fahrt ab Budapest 12 U. Mittags am 10. März, erste Fahrt ab Mohácz 10 U. 30 M. Vormittags am 11. März. Zwischen Belgrad—Orsova—Turn-Severin—Galatz dreimal wöchentlich; erste Fahrt ab Zimony nach Galatz am 9. März, ab Orsova nach Galatz am 5. März, ab Orsova nach Zimony am 7. März, ab Galatz nach Zimony am 4. März. Zwischen Budapest—Zimony—Orsova—Galatz dreimal wöchentlich; erste Fahrt ab Budapest 10 U. Nachts am 20. März, ab Zimony zu Berg um 5 U. 30 M. Früh am 22. März. Zwischen Szegedin—Titel—Semlin (Zimony) dreimal wöchentlich; erste Fahrt ab Szegedin zu Thal 5 U. Früh am 21. März, ab Semlin zu Berg 8 U. Abds. am 18. März. Zwischen Wien—Budapest täglich; erste Fahrt ab Budapest nach Wien 6 U. Abds. am 5. April, ab Wien nach Budapest 7 U. Früh am 7. April. Zwischen Engelhartszell—Linz sechsmal wöchentlich; erste Fahrt ab Linz 1 U. Nm. am 22. März, ab Engelhartszell 5 U. 35 M. Früh am 23. März. Zwischen Krems—Spitz—Melk sechsmal wöchentlich; erste Fahrt ab Krems nach Melk und retour am 22. März, ab Spitz nach Krems am 23. März. — Die dreimal wöchentlichen Fahrten zwischen Schabatz—Belgrad, zwischen Belgrad—Dobrowitza, zwischen Galatz—Tultscha, sowie die täglichen Fahrten zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova sind bereits eröffnet.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 28. Februar bis 6. März 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

28. Februar, nm 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Capitän L. Ivancich, mit Berührnng von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traü, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz. Trapano, Fort-Opns und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino nnd Gelsa anf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffnng in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione nnd Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anznlaufen.

1. März, nm 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Gravosa nnd Cattaro. Ueberschiffnng in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

2. „ nm 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Danubio", Capitän D. Mistrorigo, mit Berührnng von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traü, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua nnd Spizza.

3. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Capitän E. Winterhalter, mit Berührnng von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traü, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opns nnd Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz anf der Rückfahrt.

6. „ nm 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Niobe", Capitän G. Wessely, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola. Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano nnd Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Qnaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione nnd Porto Manzo.

* Verbindnng mit dem bis znr Riva fahrenden Schnellzuge ans Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe his Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, fl. 45.—.

Venedig.

28. Februar, Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Mecozzi, 2. März, Dampfer „Carlotta", Capitän A. Marinovich, 5. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Mecozzi, } nm Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

1. März, nm 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Medea", Capitän E. Radeglia, mit Berührnng von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassnnd, Trapezunt, Rizeh und Batum.

4. „ nm 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Hungaria", Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Constauta, Sulinà, Galatz und Braila.

6. „ nm 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Thalia", Capitän G. Ghezzo, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Qnaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa und in Piräus nach Khios nnd Smyrna.

7. „ nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührnng von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

3. März. um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China nnd Janan bis Kobe.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Amphitrite", Capitän G. Costanzo, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Marq. Bacquchem", Capitän C. Androvich, mit Berührnng von Fiume, Port Said, Snez, Aden, Karachi, Bombay,** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama nnd Kobe.

* Zwischen Triest und Finme und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates anfgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. nnd 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im März 1900.)

Im Monate März 1900 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	März
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	1—10
Rouen	„Stefánia"	1—10
Rotterdam, Antwerpen	„Nagy Lajos"	5—15
Liverpool	„Persian"	5—15
Tanger,[1]) Pernambnco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Baross"	10
Rouen*	„B. Kemény"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Volturno"	10—20
London	„Anstria"	10—20
Hamburg	„Venezia"	10—20
Liverpool	„Veria" (Cunard Line)	15—25
Rotterdam	„Jokai"	15—25
Rouen		15—25
Barcelona, Valeucia*	„Zichy"	25
Algier,[1]) Glasgow*	„Báthori"	21—31
Gibraltar,[1]) London	„Mátyás Király"	21—31
Oporto, Bordeaux*	„Szt. László"	21—31
Liverpool	„Lesbian"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Rosario"	21—31
Antwerpen		25/III—5/IV

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladnngen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelanfen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	März
Liverpool	Finme, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	Triest, Finme	„Rosario"	1—10
Loudon	„ „	„Narva"	1—10
Antwerpen	„ „	„Kálmán Király"	1—10
Liverpool	„ „	„Atheniau"	5—15
Bordeanx	„ „	„Matlekovits"	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Cypria" (Cuuard Line)	10—20
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Deák"	15—25
London	„ „	„Sultana"	15—25
Liverpool	„ „	„Algerian"	15—25
Rotterdam	„ „	„Petőfi"	21—31
Glasgow	„ „	„Szt. Istvánu"	21—31
Rouen	„ „	„Stefánia"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Kolpino"	21—31

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostlndien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Zrinyi" am 3., „Rákóczy" am 10., „Tisza" am 17., „Andrássy" am 24. und „Zrinyi" am 31. März;
ab Marseille: „Tisza" am 4., „Andrássy" am 11., „Zrinyi"" am 18. und „Rákóczy" am 25. März.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Buda" am 1., „Adria" am 8., „Szápáry" am 15.. „Arpád" am 22. und „Buda" am 29. März;
ab Marseille: „Arpád" am 7., „Buda" am 14., „Adria" am 21. und Szápáry" am 28. März.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXI. Stückes.) Das am 21. Februar herausgegebene XXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4724: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 16. Februar 1900, Z. 5505, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

Nr. 4725: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 19. Februar 1900, Z. 4066, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 4726: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 19. Februar 1900, Z. 4065, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

Nr. 4727: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 14. Februar 1900, Z. 15.741, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des XXXII. Stückes.) Das am 23. Februar herausgegebene XXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4728: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 12. Februar 1900, Z. 21.439/I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Bezirke Bosn.-Gradiska gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 4729: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 20. Februar 1900, Z. 29.268, betreffend die theilweise Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Seifhennersdorf.

Nr. 4730: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. Februar 1900, Z. 2451, betreffend das Einfuhrverbot für Zucht- und Nutzvieh aus den österreichischen Kronländern in die bayerischen Grenzbezirke.

— (Inhalt des XXXIII. Stückes.) Das am 24. Februar herausgegebene XXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4731: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 16. Februar 1900, Z. 8283, betreffend die Massnahmen zur Hintanhaltung der Verschleppung von Thierseuchen.

Nr. 4732: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. Februar 1900, Z. 2517, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus dem politischen Bezirke Pisek in Böhmen.

— (Inhalt des XXXIV. Stückes.) Das am 26. Februar herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4733: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 20. Februar 1900, Z. 3766, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe aus mehreren Districten Rumäniens.

Nr. 4734: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. Februar 1900, Z. 16.788, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Steiermark.

Nr. 4735: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. Februar 1900, Z. 18.361, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Salzburg.

Nr. 4736: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 16. Februar 1900, Z. 14.023, betreffend die Aenderung in den Controlorganen in den Vieheintrittsstationen zu Oświęcim und Szczakowa.

— (Inhalt des XXXV. Stückes.) Das am 28. Februar herausgegebene XXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4737: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 22. Februar 1900, Z. 3884, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

Nr. 4738: Landespolizeiliche Anordnung des Regierungs-Präsidenten in Breslau vom 17. Februar 1900, Z. 133, betreffend das Einfuhrverbot für Schweinefleisch aus Rumänien.

Nr. 4739: Landespolizeiliche Anordnung des Regierungs-Präsidenten in Oppeln vom 19. Februar 1900, Z. 158, betreffend das Einfuhrverbot für Schweinefleisch aus Rumänien.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende, 11·685 km lange Strecke Nyitra-Jablonicz—Brezova, welche am 6. September 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss.) Zu dem vorbezeichneten Verzeichnisse ist der vom 1. October 1899 ab giltige Nachtrag erschienen und zur Vertheilung gebracht worden.

— (Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss.) Der vom 1. October 1899 giltige Nachtrag zum arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse ist herausgegeben und zur Vertheilung gelangt.

Generalversammlungen.

Im Monate März:

4. (Innsbruck.) Localbahn Innsbruck-Hall i. T.
6. (Wien.) Localbahn Triest-Parenzo. (Constituirende Generalversammlung.)
7. (Wien.) Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.
8. (Salzburg.) Achenseebahn-Gesellschaft.
17. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Saar. (Constituirende Generalversammlung.)
21. (Wien.) Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
28. (Budapest.) Verstaatlichte Ungarische Westbahn. (10 Actien, 20. März.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu den Tarifen, Theil I, bezw. Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. März 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 gelangt ein Nachtrag IV zu dem vom 1. März 1896 giltigen Tarif-Theil I und je ein Nachtrag V zu den vom 1. März 1896 giltigen Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, zur Einführung.

Der Nachtrag IV zum Tarif-Theil I enthält:

A. Aenderung, bezw. Ergänzung der Vorbemerkung;
B. Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, für die österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen;
C. Güterclassification;
D. Eliminirung des Abschnittes VI (Anhang zur Classification nebst Waarenclassification und besondere Bestimmungen für die Ausnahmetarife Nr. 23, 24 und 25);
E. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen des Nebengebührentarifes, Abschnitt H—I des vorgenannten Tarif-Theiles I, Abtheilung B.

Der Nachtrag V zum Tarif-Theil II, Heft 1, enthält:

A. Aenderung, bezw. Ergänzung der Vorbemerkungen;
B. Neue Ausnahmetarife, und zwar:
Nr. 2a, „ 10a, „ 11a, „ 16c, „ 18a } für diverse Artikel laut Güterclassification des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband bei Aufgabe als Frachtgut;
„ 22 für Beeren, frische, aller Art, frisches Stein- und Kernobst (excl. Südfrüchte) und frische Weintrauben;
Butter, frische, gesalzene;
Fische, lebende, frische und geräucherte;
Gemüse, frische, folgende: grüne Bohnen, grüne Erbsen (Schoten), Salat, Gurken, Spinat;
Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken,
bei Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen;
C. Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 21, 23 und 24;
D. Ergänzung des Anhanges für besondere Begünstigungen;
E. Berichtigung von Frachtsätzen und sonstige Aenderungen.

Der Nachtrag V zum Tarif-Theil II, Heft 2, enthält:

A. Aenderung, bezw. Ergänzung der Vorbemerkungen;
B. Frachtsätze für die neuen Ausnahmetarife Nr. 2a, 10a, 11a, 16c und 18a;
C. Aufnahme der Station Lobositz A.T.E. in den Tarif;
D. Ergänzung der Ausnahmetarife;
E. Ergänzung des Anhanges für besondere Begünstigungen;
F. Berichtignng von Frachtsätzen und sonstigen Aenderungen.

Insoweit durch vorstehende Nachträge Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze bis einschliesslich 30. April 1900 in Kraft.

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen, u. zw.: Nachtrag IV zum Tarif-Theil I zum Preise von 120 h oder 1 Mk., Nachtrag V zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, zum Preise von je 48 h oder 40 Pfennige für das Stück erhältlich.

Wien, am 26. Februar 1900. [206]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen für den Transport der für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmten Objecte aus Oesterreich-Ungarn und weiter, sowie aus Bosnien und der Hercegovina nach Paris, bezw. umgekehrt, giltig ab 15. September 1899.

Ausgabe des I. Nachtrages.

Dieser Nachtrag, enthaltend:

1. eine Neuauflage der „Bestimmungen“ auf Seite 1 bis 9 der „Zusammenstellung“, und
2. einen Ausnahmetarif für den Transport von Kunstgegenständen (vergl. die Publication in Nr. 22 dieses Blattes vom 24. Februar 1900 unter fortlaufender Nr. 939),

ist zur Ausgabe gelangt.

Wien, im Februar 1900. [207]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. April 1900 tritt für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband ein neuer Tarif in Kraft, und zwar:

Theil II, Heft 1, enthaltend die Frachtsätze für den Verkehr mit den in Oesterreich gelegenen Stationen;

Theil II, Heft 2, enthaltend die Frachtsätze für den Verkehr mit den in Ungarn gelegenen Stationen, und

Theil III, enthaltend den Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten etc.

Gleichzeitig tritt der gleichnamige Tarif, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1895 nebst allen Nachträgen ausser Kraft; die Frachtsätze dieses Tarifes bleiben jedoch bis 1. Mai 1900 insoweit in Kraft, als durch den neuen Tarif Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten.

Exemplare des neuen Tarifes werden binnen Kurzem bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 24. Februar 1900. [208]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Einführung eines neuen Verbandstarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 tritt für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der k. k Oesterr. Staatsbahnen, dann den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Vorarlberg andererseits ein neuer Tarif in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif, giltig vom 1. Jänner 1895, sammt Nachtrag I vom 1. Mai 1896 ausser Kraft gesetzt.

Insofern durch den gegenwärtigen Tarif Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des vorbezeichneten Tarifes bis 1. Mai 1900 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1·60 Mark oder 1·90 Kronen oder 2 Franken per Stück erhältlich.

Wien, im Februar 1900. [209]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eliminirung von Frachtsätzen aus dem Anhange zum Abschnitte C des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900.

Mit Giltigkeit vom 15. April 1900 werden die im Anhange zum Abschnitte C des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1 (Gen.-Gütertarif, I. Band, 1. Abtheilung, Tarif Nr. 2 A, Seite 210 [Ausgabe Jänner 1900]), unter Post Nr. 7, für Güter der Classen I und II, dann der ermässigten Wagenladungsclassen enthaltenen Frachtsätze in den Relationen:

„Wien E.W.A. transit—
Wien St.E.G. transit—
Wien S.B. transit—
oder umgekekrt“ | Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel

eliminirt.

Die Abfertigung von Sendungen in diesen Relationen erfolgt vom obgenannten Zeitpunkte an ausschliesslich zu den gleich hohen Frachtsätzen des Gebührentarifes für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894.

Wien, am 1. März 1900. [210]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der in Nr. 21 vom 22. Februar 1900 unter Nr. [184] auf Seite 684 (rechte Spalte) dieses Blattes enthaltenen Kundmachung soll es am Schlusse statt „k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn“ richtig heissen: „k. k. Oesterr. Staatsbahnen“.

Wien, am 27. Februar 1900. [211]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr.

Einführung neuer Anwendungsbedingungen zum Tarifhefte 1.

Mit 1. März 1900 treten zum Heft 1 für den Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr vom 1. September 1896 neue Anwendungsbedingungen in Kraft.

Exemplare dieser Tarifbestimmungen erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg und in der Station Reichenberg gratis erhältlich.

Wien, am 27. Februar 1900. [212]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Achenseebahn.

Tarif-Neuauflage.

Unter Aufhebung der seitherigen Sonderbestimmungen und Tarife treten mit 15. März 1900 neue, theilweise geänderte Sonderbestimmungen und Tarife in Kraft.

Druckexemplare zum Preise von 30 Hellern per Stück sind bei der Betriebsleitung der Achenseebahn in Jenbach (Tirol) erhältlich.

Salzburg, am 28. Februar 1900. [213]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen.

Oesterr. Nordwestbahn.

28. Februar: Auf der Localbahn Melnik-Mseno wurde wegen Rutschung in km 13·9 und 23 der Gesammtverkehr eingestellt. — Wegen Hochwassers wurde der Elbeumschlagsverkehr in Melnik bis auf Weiteres eingestellt.

1. März: Wegen Hochwassers wurde der Verkehr auf dem Elbeumschlagsplatz in Laube eingestellt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. März: Wegen Hochwassers wurde der Verkehr nach Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlagsplatz bis auf Weiteres eingestellt.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

1. März: Wegen Dammrutschung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Starkenbach-Rochlitz auf circa fünf Tage eingestellt.

Ausland.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Neues Tarifheft 4.) Mit 1. Februar 1900 gelangte der Tarif für den Güterverkehr zwischen den Rhein- und Main-Hafenstationen Frankfurt a. M., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a. Rh., Mainz, sowie Mannheim einerseits und den Württembergischen Stationen andererseits (4. Heft des Württembergisch-Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes) neu zur Ausgabe. Soweit der neue Tarif, welcher zum Preise von 80 Pfg. das Stück erhältlich ist, Frachterhöhungen mit sich bringt, gelten dieselben erst ab 1. April 1900.

Activer Bahnbeamter

mit dem gesammten Eisenbahndienst vertraut, erfahrener und bewährter Commerziellist und Tarifkenner, **sucht** entsprechendes **Engagement** bei grösserer **Localbahn** oder erstem **Speditionshause.** Prima-Referenzen.

Gefl. Anträge unter „U. F. 392“ an **Haasenstein & Vogler, Wien I.** (615)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
994	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Steinsalz in Säcken oder gemahlen	Stassfurt, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg	Stupno-Bias, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Besteht kein directer Frachtsatz	142 Pfennige		Im Kartirungswege		
995	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralische Kohlen	Krzeszowice	dem städtischen Central-Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien via Süssenbrunn	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen und Auftrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	1071·8 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Kartirungswege	In dem Frachtsatze ist die Zuschubgebühr rücksichtlich des Schleppgeleises bis an das städtische Central-Gaswerk an der Erdbergerlände enthalten. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
996	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Bruchsteine, auch magnesiahältige Bruchsteine	Dévény-Ujfalu	Altkladno	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	136 Heller	117 Heller	19 Heller	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
997	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	a) Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Syrup, b) Stärke	Igló	Himberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife		Heller a) 251 b) 243		Im Kartirungswege		
				Poprád-Felka	Grammat-Neusiedl					245 237				
				Igló						245 237				
				Poprád-Felka						239 231				

Fortlaufende Nummer	998	999	1000
Die Publication erfolgt: von der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**
und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Mauer- und Dachziegel	Eisenbahnschienen, alte, gebrauchte	Rauchtabak in Briefen, Rauchtabakgespinnste und Tabakmehl (sämmtliche Artikel in Säcken verpackt)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Landskron	Marchegg St.E.G.	Nussdorf transit
nach	Blosdorf	Segen-Gottes	Wien Oe.N.W.B. transit a) Wien St.E.G. trans. b) Wien K.F.N.B. trans. Nussdorf trans. Hütteldorf-Hacking trans. a) Wien St.E.G. trans. b) Wien Südb. trans. c) Wien E.W.A. trans. oder vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per per Frachtbrief und Wagen. in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	72 Heller	Bestehen keine directen Sätze a) 24 b) 20
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	24 Heller	68 Heller	11 24 a) 10 b) 10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		4 Heller	a) 14 b) 10
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende September 1900 vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen	Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Die Sendungen müssen auf Rechnung der k. k. General-Direction der Tabakregie expedirt werden

Heller

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1001	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Rundholz der Pos. H—18, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	den Ladestellen der Schleppbahn Berhometh-Mezebrody zwischen Kilometer 3 und 5	Lukawetz Becków	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen unter der Adresse eines Sägewerkes in Lukawetz oder Becków zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten und Gefahr zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif		Heller 13 21		Im Kartirungswege		
1002	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Spiritus, raffinirt	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Landesgrenze bei Beszkid Landesgrenze bei Woronienka Landesgrenze bei Lupków	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen mit directen nach einer ungar. Station lautenden Frachtbriefen	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1900	Localtarif	Verschieden	Verschieden	24 17 20		Im Kartirungswege		Die laut Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, unter IX bestehenden Reexpeditionsbegünstigungen werden durch die nebenstehende Frachtbegünstigung nicht beeinflusst, vielmehr sind die auf Grund der ersteren zur Anwendung gelangenden Frachtsätze noch um die vorbezifferten Nachlässe zu kürzen
1003	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Spiritus der Pos. S—50 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	a) Ahos b) Eperjes c) Kralován	Buczacz Czortków Dżuryń Hadyńkowce Husiatyń Kalinowszczyzna Kopyczyńce Lemberg Lemberg-Podzamcze Monaszterzyska Stanislau Tłumacz-Pałahicze Tyśmienica Wasylkowce Znczka	Aufgabe in Fässern oder in Reservoir- (Kessel-, Cisternen-) Wagen und Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1900	Tarif für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz Heller a)	b)	c)	Im Kartirungswege		
											316	327	—			
											338	349	—			
											333	344	—			
											350	361	432			
											366	377	351			
											333	344	—			
											355	366	437			
											280	282	—			
											285	282	—			
											305	316	—			
											273	284	—			
											280	291	—			
											273	284	—			
											361	371	—			
											—	—	472			

Fortlaufende Nummer	1004	1005	1006
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn
von der und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Messing in Stangen, Blechen und Drähten	Bier in Fässern	Brennholz, Scheitbolz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, Stock- (Wurzel-), Stock- (Stubben-) Holz, Reisig, Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, sämmtliche aus der Pos. H—19, Punkt 1, 2, 3 und 5 der Güterclassification des inländischen Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen von Brixlegg [Achenrain])	Schluckenau	Hinsichtlich aller im Localgütertarife, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Jänner 1898 enthaltenen Linien mit Ausnahme der Localbahn Krupa-Kolleschowitz
nach	Wagstadt	Grund-Georgenthal	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in jedem Quantum	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Der Bezug der Sendungen muss in einer inländischen Station erfolgen. 4. Einhaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 15. März 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	267 Heller	Wagenladungen 32 h / Stückgut 35 h	Versebieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	212 Heller	22 h *)	Die nach dem Ausnahmetarif II des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1900 bei Zugrundelegung der auf den Linien der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn nach dem Localgütertarife, Theil II, vom 1. Jänner 1898 bestehenden Entfernungen, bezw. die gemäss der auf Seite 47 dieses Localgütertarifes enthaltenen Bestimmungen entfallenden Frachtsätze
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	55 Heller	10 h / 13 h	Versebieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	a) Im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn im Kartirungswege b) Im Verkehre mit anderen Bahnen im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht mehr zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		ad b) Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis längstens Ende Mai 1900
Besondere Bemerkungen		*) Bei unentgeltlicher Rückbeförderung der leeren Gefässe, welche lediglich unter Anrechnung der tarifmässigen Manipulations- und sonstigen Nebengebühren erfolgt	Rücksichtlich der Localbahnstrecke Welchau-Wiekwitz—Giesshübl-Sauerbrunn gilt das nebenstehende Zugeständniss nicht

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1007	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Napagedl	Wien Nordbahnhof	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	107 Heller	79 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		
1008	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Roheisen und Rohstahl aller Art	Asslug	Poutebba trs.	Die Sendungen müssen mit internationalen, direct nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen. Der Frachtsatz unter a) gilt bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief, jener unter b) bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) Frcs. 0·39 b) Frcs. 0·37	Variabel	Kartirung	Im Kartirungswege	
1009	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		Eisen und Stahl, sowie Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren *)	Wernsdorf	Stramberg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufladen und Abladen durch die Parteien	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	20·8 Heller	8 Heller	12·8 Heller	Im Kartirungswege		
1010	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Mauerziegel und Kalk, gebrannt	Lobositz A.T.E.	Leitmeritz A.T.E.	Der landwirthschaftlichen Ein- und Verkaufsgenossen- [illegible] Leitmeritz wurde für die nebenbezeichneten Artikel, welche zum Baue [illegible] nächst dem Bahnhofe Leitmeritz A.T.E. benöthigt werden, [illegible] tarife III des Nachtrages II zum Localgütertarife, Theil [illegible] Frachtbegünstigung unter den dortselbst angeführten Bedingungen rücksichtlich der Strecke Lobositz A.T.E.—Leitmeritz A.T.E. bewilligt								

*) Hierunter sind nur jene Artikel zu verstehen, welche nach dem Waarenverzeichnisse und der Classification für Frachtgut im Tarife vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr in zehn Tonnen-Ladungen nach Classe B tarifiren

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
62	Nr. 8 vom 20. Jänner 1900	598	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Hohlglaswaaren aller Art, zum Export in beliebiger Verpackung	Bilnitz-Brumov Bisenz Pisek Bisenz-Stadt Gaya Hullein Krasna Kwassitz-Tlumatschau Mähr.-Weisskirchen Olmütz Pohl Petersdorf Sternberg K.F.N.B., k.k.St.B. Ung.-Hradisch Ung.Hradisch-Stadt Vlarapass Wall.-Meseritsch	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Die bezügliche im Rückvergütungswege giltige Frachtbegünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg und den übrigen in der Publication bezeichneten ausländischen Stationen, statt durch Duplicat - Frachtbriefe durch Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen nachgewiesen wird und diese Bestätigungen, sowie die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen längstens bis 31. März 1901 in Vorlage gebracht werden	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Akademiestrasse 3.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. **Wien, 6. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Projectirter Bau eines Schiffahrtscanalnetzes in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 21. Februar 1900,*) betreffend die Ausgabe neuer, die Werthbezeichnung in Kronenwährung enthaltender statistischer Gebührenmarken, sowie die Weiterverwendung und den Umtausch der bisherigen auf österreichische Währung lautenden Gebührenmarken für die Zwecke der Statistik des auswärtigen Handels des österreichisch-ungarischen Zollgebietes.

Im Hinblicke auf die durch den III. Theil der kaiserlichen Verordnung vom 21. September 1899, R.-G.-Bl. Nr. 176, mit 1. Jänner 1900 erfolgte Einführung der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Kronenwährung als ausschliessliche gesetzliche Landeswährung an Stelle der bisherigen österreichischen Währung wird hiemit für die Zwecke der nach dem Gesetze vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels, zu erstattenden Anmeldungen die Ausgabe neuer, die Werthbezeichnung in Kronenwährung enthaltender statistischer Gebührenmarken angeordnet.

Die im § 27 der Ministerialverordnung vom 18. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 177, bezeichneten amtlichen statistischen Gebührenmarken werden demgemäss in Zukunft (statt der bisherigen Werthbezeichnungen von 2, 5, 10, bezw. 50 kr. ö. W.) die Werthbezeichnungen von 4, 10, 20 h, bezw. von 1 K tragen.

Nach Massgabe des vorhandenen Vorrathes wird der Verkauf der bisherigen, auf österreichische Währung lautenden statistischen Gebührenmarken seitens der im § 26 der genannten Ministerialverordnung bezeichneten amtlichen Verschleissstellen noch bis einschliesslich 30. September 1900 zulässig sein. Der Verkauf der neuartigen statistischen Gebührenmarken wird v o r dem 1. October 1900 bei den amtlichen Verschleissstellen nur nach Erforderniss infolge früheren gänzlichen Verbrauches des Vorrathes der bisher in Verwendung gestandenen derartigen Werthzeichen erfolgen.

Vom 1. October 1900 an werden jedoch n u r mehr die neuartigen statistischen Gebührenmarken bei den Verschleissstellen erhältlich sein.

Die Verwendung der alten, auf österreichische Währung lautenden, vor dem 1. October 1900 angekauften statistischen Gebührenmarken ist den Parteien noch bis einschliesslich 31. December 1900 gestattet.

Vom 1. October bis 31. December 1900 können jedoch die von den Parteien früher angekauften und bis dahin noch nicht verwendeten, auf österreichische Währung lautenden statistischen Gebührenmarken auch gegen neuartige Gebührenmarken des gleichen, in Kronenwährung umgerechneten Nominalwerthes bei den amtlichen Verschleissstellen (Zollämtern, Exposituren, Finanzwachabtheilungen) umgetauscht werden.

Nach dem 31. December 1900 verlieren die statistischen Gebührenmarken alter Art ihre Giltigkeit und findet auch ein Umtausch derselben gegen neuartige nicht mehr statt.

Böhm m. p. **Call** m. p.

*) Enthalten in dem am 3. März 1900 ausgegebenen XIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 34.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Februar 1900, Z. 57.218 ex 1899, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen, Dampftramways, Zahnradbahnen, elektrischen Bahnen und Drahtseilbahnen,*) betreffend die Erstattung von Anzeigen über Bahnunfälle, bei welchen Mitglieder der bewaffneten Macht getödtet oder verletzt werden.

Das Eisenbahnministerium findet im Einvernehmen mit dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium die mit dem Erlasse vom 25. Juli 1897, Z. 7244/IV (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 104 ex 1897), hinausgegebenen Directiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und aussergewöhnliche Ereignisse mit sofortiger Wirksamkeit folgendermassen abzuändern:

1. Die 7. Verticalcolonne hat beiderseits zu lauten:
„nächstgelegene k. und k. Militär-Territorialbehörde, an das k. und k. Reichs-Kriegsministerium und k. k. Landesvertheidigungs-Ministerium."

2. Der Punkt 4 der Bemerkungen hat zu lauten:
„4. Werden bei einem Bahnunfalle Mitglieder der bewaffneten Macht verletzt oder getödtet, so ist unter allen Umständen die telegraphische Anzeige von der Station an das k. und k. Reichs-Kriegsministerium und an die nächstgelegene k. und k. Militär-Territorialbehörde, hinsichtlich der Landwehr (des Landsturmes) auch an das k. k. Landesvertheidigungs-Ministerium zu erstatten."

Ferner wird verfügt, dass bei Bahnunfällen, bei welchen Verletzungen von Menschen in grösserer Anzahl vorgekommen sind, und die bahnseitig zu schaffende Hilfe nicht vollkommen ausreicht, von der nächstgelegenen k. und k. Militär-Territorialbehörde unter Angabe über den Umfang der erforderlichen Hilfeleistung im telegraphischen Wege Hilfe anzusprechen ist.

Die Berichtigung des Punktes 8 e der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen erfolgt im nächsten Nachtrage.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Pichler m. p.

*) Ein analoger Erlass wurde an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Eine anlässlich der Reparatur eines Geleisewechsels erlittene Verletzung fällt unter das Haftgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

(Entscheidung vom 26. Mai 1899, Z. 3267.)

Martin S. stellte mit Klage de praes. 24. December 1895, Z. 109.852, wider die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien das Begehren auf Zahlung eines Schmerzengeldes von fl. 1000, Vergütung des Verdienstentganges per 25 fl. 40 kr., 247 fl. 20 kr. und 312 fl., dann Zahlung eines Betrages von 20 fl. 80 kr. monatlich im Vorhinein für die Monate Jänner, Februar, März, October, November und December eines jeden Jahres, angefangen vom 1. Jänner 1896 bis zum Tode des Klägers, und Zahlung eines Betrages von 13 fl. 40 kr. monatlich im Vorhinein für die Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September eines jeden Jahres, angefangen vom 1. Jänner 1896 bis zum Tode des Klägers, und zwar dies Alles bei sonstiger Execution.

Hierüber hat das k. k. Landesgericht in Wien mit Urtheil vom 14. October 1898, G. Z. $\frac{\text{C. } 5762-95}{18}$, erkannt: 1. Die geklagte Bahnunternehmung sei schuldig, dem Kläger ein Schmerzengeld von 100 fl. binnen 14 Tagen nach Rechtskraft dieses Urtheiles bei sonstiger Execution zu bezahlen. 2. Die geklagte Bahnunternehmung sei schuldig, dem Kläger vom 1. Jänner 1893 bis zu dessen Ableben eine monatliche Rente im Betrage vom 2 fl. monatlich im Vorhinein, und zwar die vom 1. Jänner 1893 bis zur Rechtskraft dieses Urtheiles verfallenen Raten binnen 14 Tagen bei sonstiger Execution, die fernerhin fällig werdenden Raten aber am 1. eines jeden Monats bei sonstiger Execution zu bezahlen. Mit dem Mehrbegehren wird der Kläger abgewiesen.

Gründe:

Es ist erwiesen, dass der Kläger am 27. December 1892 am Bahnhofe zu Troppau eine Verletzung am linken Ohrfinger erlitt. Der Kläger behauptet, dass an dieser Verletzung die geklagte Bahnunternehmung Schuld trage, und begründet mit diesem Verschulden die von ihm in Klage gestellten Ansprüche. Was nun das Verschulden der geklagten Bahnunternehmung betrifft, so ist unbestritten, dass der Kläger am 27. December 1892 bei der Reparatur eines Wechsels beschäftigt war, dass der Bahnaufseher der geklagten Bahnunternehmung Namens Johann M. dazu kam, den reparirten Wechsel auf sein tadelloses Functioniren probirte und dass der Kläger anlässlich dieses Probirens durch Johann M. die Verletzung erlitt. Nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, wird stets vermuthet, dass, wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampf betriebenen Bahn eine Verletzung eines Menschen herbeigeführt wird, diese Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder ihrer Organe eingetreten sei, und wird in diesem Gesetze zugleich ausgesprochen, dass die Unternehmung das Verschulden ihrer Organe durch Leistung des Ersatzes im Sinne der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. zu vertreten habe. Dass die Nordbahn mit Dampf betrieben wird, ist nicht bestritten, es ist daher die Frage zu beantworten, ob die Reparatur eines Wechsels zum Betriebe der Bahn gehört. Diese Frage muss bejaht werden; denn nur durch die Erhaltung des Oberbaues, der Schienen, der Wechsel etc. wird es ermöglicht, dass Züge verkehren, Frachten und Personen befördert, überhaupt Alles das vorgenommen werde, was

zur Erfüllung des Zweckes, zu dem die Bahn gebaut wurde, dienen soll. Da die Unternehmung das Verschulden ihrer Organe zu vertreten hat, so ist weiters zu erwägen, ob der die Prüfung des Wechsels vornehmende Johann M. als Organ der Gesellschaft handelte oder vielleicht als Unberufener nur aus Neugierde oder sonst einem Anlasse an dem fraglichen Wechsel herumhantirte. Nach der eigenen Ausführung der geklagten Unternehmung in der Einrede selbst war Johann M. der die Aufsicht über die Arbeit führende Visirer, welcher, von dem Weichenwächter aufmerksam gemacht, die Arbeit am Wechsel verbessern liess. Er ist also unzweifelhaft als Organ der Unternehmung anzusehen und hat als solches gehandelt, als er dem Weichenwächter zeigte, dass nunmehr nach über seine Anweisung vorgenommene Verbesserung der Wechsel tadellos functionire. Es sind daher alle Bedingungen gegeben, welche die Anwendung des vorcitirten Gesetzes zulässig erscheinen lassen. Dieses Gesetz gibt aber zugleich des Näheren an, welche Ansprüche dem Verletzten zustehen, indem ausdrücklich die §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. als die in dieser Richtung massgebenden angeführt sind. Nach diesen Gesetzesparagraphen gebührt dem Verletzten a) ein angemessenes Schmerzengeld, b) Ersatz der Heilungskosten, c) Ersatz des entgangenen und künftighin entgehenden Verdienstes, d) Bedachtnahme bei der Entschädigung auf eine allfällige Verunstaltung. Ad a). Der Kläger beansprucht fl. 1000 an Schmerzengeld. Die Sachverständigen haben in ihrem am 5. April 1898 vor dem k. k. Bezirksgerichte in Krakau abgegebenen Befunde und Gutachten angegeben, dass sich nicht leugnen lasse, dass der Verletzte gewisse Schmerzensempfindungen verspüre. Es ist also der Anspruch auf Schmerzengeld begründet. Mit Rücksicht jedoch auf die Beschaffenheit der Verletzung wurde ein solches in der Höhe von fl. 100 als angemessen erkannt. Ad b). Ersatz der Heilungskosten wird vom Kläger nicht beansprucht. Ad c). Der Kläger beansprucht 1. für den Mangel jedes Verdienstes durch drei Monate, welche Zeit er zur Heilung bedurfte, den Betrag von 25 fl. 40 kr. als Aufzahlung auf die ihm von der Krankencassa geleistete Zahlung von 37 fl.; 2. für die Sommermonate April bis October 1893, 1894 und 1895 zusammen 241 fl. 20 kr.; dann für die Wintermonate derselben Jahre bis 31. December 1895 zusammen fl. 312; 3. vom 1. Jänner 1896 bis zu seinem Tode für die Wintermonate eine Rente von monatlich fl. 20 und für die Wintermonate 13 fl. 40 kr. Aus dem durchgeführten Beweisverfahren ergibt sich nun Nachstehendes. Die vorgenommenen Zeugen bestätigen entschieden und übereinstimmend, dass der Kläger nie ein ständiger Arbeiter der geklagten Unternehmung war, und geben an, dass derselbe periodisch nach Bedarf als Taglöhner verwendet wurde. Wenn dies der Fall ist, dann erscheinen aber die auf jede ständige Verwendung basirten Ansprüche des Klägers bezüglich des Verdienstentganges und dessen Berechnungen hinfällig, und steht ihm nur der Ersatz auf jenen Entgang zu, der in seiner geschmälerten Erwerbsfähigkeit im Allgemeinen begründet ist. In dieser Richtung haben nun die Sachverständigen angegeben, dass sich die Erwerbsfähigkeit im Ganzen um fünf Percent vermindert habe. Aus den eigenen Ausführungen des Klägers geht hervor, dass er bei der Bahnunternehmung einen höheren Verdienst als sonst hatte, und berechnet er denselben mit 242 fl. 40 kr. für das Jahr. Nach obigem Gutachten der Sachverständigen würde sich demgemäss der Verdienstentgang mit 12 fl. 12 kr. jährlich berechnen. Mit Rücksicht darauf, dass am Ohrfinger der linken Hand eine Narbe zurückblieb, was allerdings eine unbedeutende und für einen Mann nicht schwerwiegende Verunstaltung verursacht, wurde unter Berücksichtigung dieser Verunstaltung ein Ersatz im Verdienstentgange mit monatlich 2 fl. für die ganze Lebensdauer angemessen erkannt. Der Beginn der Rente wird auf den 1. Jänner 1893 gestellt, weil einerseits von dieser Zeit bereits die Erwerbsminderung bestand und andererseits der Kläger für die Zeit der Heilung von der Krankencassa 37 fl. ausbezahlt erhielt, weshalb demselben ein weiterer Anspruch gegen die Unternehmung für diese Zeit nicht zuerkannt wurde. Aus den vorangeführten Gründen war das Mehrbegehren des Klägers abzuweisen.

Ueber Appellation der geklagten Gesellschaft hat das k. k. Oberlandesgericht in Wieu mit Urtheil vom 13. December 1898, G. Z. $\frac{\text{Bc. V. } 1829-98,}{1,}$ das Urtheil der ersten Instanz abgeändert und das Klagebegehren abgewiesen.

Gründe:

Kläger behauptet, dass die geklagte Gesellschaft die Verletzung, welche er am 27. December 1892 erlitt, verschuldet habe. Es ist unbestritten, dass Kläger an diesem Tage bei der Reparatur eines Wechsels beschäftigt war; dass der Bahnaufseher Johann M. den reparirten Wechsel probirte, und dass anlässlich dieses Probirens Kläger die Verletzung erlitt, indem ihm sein kleiner Finger durch das Zusammenschlagen der beweglichen Spitzschiene mit der festen Schiene zerquetscht wurde. Das Erstgericht begründet das Verschulden der geklagten Gesellschaft durch Anwendung der Vermuthung des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, In der Erwägung jedoch, dass die Reparatur eines Wechsels allerdings zu den mit dem Bahnbetriebe in nothwendigem Zusammenhange stehenden Vorbereitungen gehört; dass jedoch der die Verletzung verursachende Vorgang nicht als ein durch Anwendung der bei Benützung der Dampfkraft zur Hintanhaltung von Unglücksfällen gebotenen Vorkehrungen abwendbares Ereigniss, somit nicht als eine Ereignung im Verkehre der Bahn angesehen werden kann, musste die Anwendung des Haftpflichtgesetzes ausgeschlossen werden. Die Verantwortlichkeit der geklagten Gesellschaft ist also nach dem bürgerlichen Gesetzbuche zu beurtheilen. Dem Kläger ist es jedoch nicht gelungen, die Vermuthung des § 1296 zu entkräften. Der von ihm angeführte Umstand, dass der von der geklagten Gesellschaft verwendete Aufseher M. die Verletzung verschuldete, bewirkt noch nicht die Haftung der geklagten Gesellschaft im Sinne des § 1315, denn Unachtsamkeit in einzelnem Falle beweist nicht die allgemeine Untüchtigkeit der zu einem Geschäfte bestellten Person. Da der Kläger im Uebrigen das Verschulden der geklagten Gesellschaft durch Anführung concreter Handlungen oder Unterlassungen nicht substantiirt hat, so war seine Klage abzuweisen.

Der Revisionsbeschwerde des Klägers hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Urtheil vom 26. Mai 1899, Z. 3267, Folge zu geben und in Abänderung des obergerichtlichen Urtheiles jenes des k. k. Landesgerichtes Wien wieder herzustellen befunden.

Gründe:

Die Revisionsbeschwerde des Klägers stellt sich als eine begründete dar. Die Ansicht des k. k. Oberlandesgerichtes, dass das Gesetz vom 5. März 1864, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finde, kann nicht getheilt werden. Denn die Reparatur des Wechsels und die Wiederherstellung des Geleises, bei welcher der Kläger am 27. December 1892 beschäftigt war und eine körperliche Verletzung erlitten hat, steht mit dem Verkehre der Eisenbahn in unmittelbarstem Zusammenhange, weil der Verkehr derselben überhaupt nur im Bestande eines ordnungsmässig hergestellten Geleises möglich ist. Die Wiederherstellung des Geleises muss daher unter den Begriff des Verkehres subsumirt und der von dem Visirer Johann M. angestellte Versuch, ob der Wechsel auch richtig functionire, durch welchen die körperliche Verletzung des Klägers herbeigeführt wurde, als eine Ereignung im Verkehre der Eisenbahn angesehen werden. Nach § 1 des citirten Gesetzes wird aber stets vermuthet, dass diese Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient, herbeigeführt wurde. Die Einwendung der geklagten Gesellschaft, dass der Kläger seine Verletzung seinem eigenen Verschulden zuzuschreiben habe, weil der Visirer Johann M. ihm die bevorstehende Manipulation des Umwechselns angekündigt und ihn aufmerksam gemacht habe, dass er jetzt Acht geben solle, ist durch die Aussage des unbedenklichen Zeugen Valentin S. widerlegt, welcher angegeben hat, dass M., ohne Jemanden von den Arbeitern früher aufmerksam zu machen, den Wechsel loslassen liess, und dass infolgedessen die Spitzschienen an die fixangelegten Schienen rollten, demzufolge dem Kläger, welcher gerade in diesem Momente mit dem Anschrauben der Schiene an die Schwelle beschäftigt war, durch die Spitzschiene der Finger an der Hand, mit welcher er die Schiene hielt, zerquetscht wurde. Diese Einwendung ist übrigens auch deshalb unbegründet, weil schon der Umstand, dass M. den Wechsel loslassen liess, bevor der Kläger seine Hände von der Schiene entfernt hatte, einen auffallenden Mangel der bei derlei Manipulationen nothwendigen und von jedem Menschen von nur gewöhnlichen Fähigkeiten angewendeten Aufmerksamkeit bekundet. Der Anspruch des Klägers auf Entschädigung ist daher in den Bestimmungen des § 1325 a. b. G.-B. begründet. Das ihm von der ersten Instanz zugesprochene Schmerzengeld von 100 fl. ist nicht zu hoch bemessen, wenn erwogen wird, dass es in der Natur der Sache liegt, dass der Kläger durch die Zerquetschung eines Fingers sehr erhebliche Schmerzen erdulden musste, und dass auch die Sachverständigen bestätigt haben, dass der Verletzte jetzt noch in dem vernarbten Finger gewisse Schmerzempfindungen verspüre, da die Narbe fast bis an den Knochen reicht. Auch der dem Kläger zugesprochene Verdienstentgang von monatlich 2 fl. wurde von der ersten Instanz ganz angemessen bestimmt. Der diesem Anspruche zugrunde gelegte Taglohn von 80 kr. entspricht dem üblichen Taglohne und wurde auch von dem Zeugen Valentin S. und Johann M. bestätigt. Dabei ist der Umstand, dass der Kläger kein ständiger Arbeiter der geklagten Gesellschaft war, ganz unerheblich, weil er sich diesen Taglohn auch anderweitig verdienen konnte. Wenngleich nun die Sachverständigen die Minderung der Arbeitskraft des Klägers blos mit fünf Percent seiner Arbeitsfähigkeit angenommen haben, so hat doch die erste Instanz bei Bemessung des Verdienstentganges mit Recht auf die Verunstaltung des Fingers Bedacht genommen, an welchem inbesondere der Nagel deformirt und rissig ist. Die dem Kläger zugesprochene Rente wurde ihm auch mit Recht bis zu seinem Ableben zugesprochen, weil die Sachverständigen bestätigt haben, dass seine Arbeitskraft dauernd vermindert ist. Auch der Beginn der zugesprochenen Rente vom 1. Juni 1893 an geht nicht über das Klagebegehren hinaus, weil der Kläger für die Zeit vom 1. Jänner 1893 angefangen weit höhere Beträge angesprochen hat. Das erstrichterliche Urtheil wurde daher im vollen Umfange wieder hergestellt.

Projectirter Bau eines Schiffahrtscanalnetzes in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Der geradezu volkswirthschaftlich glänzende Erfolg des Betriebes der Schiffahrtscanäle Canadas (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1900), veranlasst die Centralregierung der Vereinigten Staaten Nordamerikas, im Interesse der Concurrenzfähigkeit gegenüber dem Nachbarlande, und zwar ohne Rücksicht auf die gegnerischen Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen, gleichfalls zur Anlage eines in grossem Stile auszuführenden Canalnetzes zu schreiten.

Infolge Congressbeschlusses des Jahres 1895 war die umfassende Reconstruction des schon seit langer Zeit den Erie-See mit dem Hafen von New-York verbindenden Erie-Canales in Aussicht genommen. Auf diesem bereits im Jahre 1827 im Vollbetriebe gestandenen Canale wurden noch im Jahre 1872 6.673.370 Tonnen Getreide nach New-York verschifft. Von da ab nahm der mit nur mehr geringem Nutzen aufrecht erhaltene Verkehr stetig ab, so zwar, dass dem Ausweise für das Betriebsjahr 1898 zufolge in diesem nur mehr 3,360.063 Tonnen für New-York zur Aufgabe gelangten. Diese Abnahme ist vorerst darauf zurückzuführen, dass Tiefe und Breite des Canales weder den Verkehr von zur Bewältigung einer Massenfracht entsprechend grosser Fahrzeuge, noch die bereits veralteten Constructionssysteme der Schleusen, die flotte Abwicklung des Schiffsverkehres gestatten, infolgedessen, ungeachtet wesentlich höherer Tarifsätze, der überwiegend grössere Theil der Massenfracht dem sich immer weiter ausbreitenden Eisenbahnnetze zufällt.

Dem, wie erwähnt, von der Legislative im Principe angenommenen Projecte des Jahres 1895 zufolge hätte der Canal in seiner ganzen Länge so weit vertieft und verbreitert werden und, den neuen Dimensionen entsprechend, der Umbau der Schleusen durchgeführt werden sollen, um den Verkehr 38 m langer und 7·5 m breiter Schiffe mit einem Tiefgange von 3 m und einer Ladungsfähigkeit von 820 Tonnen (gegenüber der gegenwärtigen Ladungsfähigkeit von nur 240 Tonnen) zu ermöglichen, wodurch, bei nahezu gleichen Betriebsspesen, die Rentabilität des Canales, allerdings nur ab Hafen von Albany (Erie See), sich mehr als verdreifachen würde.

Das Project kam infolge des Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und Spanien nicht zur Ausführung, wurde übrigens in neuester Zeit durch ein in ungleich grösseren Dimensionen entworfenes verdrängt, welches sich nicht blos auf die Ausnützung der Gewässer des

Erie beschränkt, sondern vielmehr auch jene der meisten grossen Seen der nordöstlichen Staaten, ohne Inanspruchnahme britischer Gebietstheile, mit Einbeziehung des Emporiums von Chicago anstrebt. Diesem zufolge soll der neue Canal von New-York aus, mit Einbeziehung der Trasse des gegenwärtigen Erie-Canales, in einer Tiefe von 6 bis 9 m und entsprechender Breite erbaut werden, um den Verkehr von Seeschiffen mit einem Tonnengehalte von 10.000 Tonnen zu gestatten. Bei Verbindung des Erie- mit dem nördlich gelegenen benachbarten Ontario-See einerseits, und andererseits des Erie gegen Westen mit dem im Zusammenhange stehenden grossen Seencomplexe der beiden Huronen- und des Michigan-Sees, wird dann durch Ausdehnung der Schiffscourse bis zu dem am Südende des Michigan liegenden Hauptemporium Chicago der dortige Hafen de facto die Bedeutung eines Seehafens ersten Ranges gewinnen.

Es landeten nämlich, den officiellen statistischen Daten zufolge, im Jahre 1898 an den Quaies des gegenwärtigen Binnenseehafens von Chicago 9575 Schiffe der im Bereiche der vereinigten beiden Huronen- und des Michigan-Sees segelnden, zahlreiche Häfen berührenden Binnenschiffahrtsflotte, mit einem Netto-Tonnengehalt von 7,818.116 Tonnen, welche heute von Chicago aus, in Ermanglung einer Wasserstrasse, nur per Bahn nach New-York befördert werden können. Der Rentabilitätsberechnung des mit einem Kostenaufwande von 450.000 Dollars bereits im Detail ausgearbeiteten Projectselaborates zufolge ist, im Falle directer Verbindung Chicagos mit dem Atlantischen Ocean, von dort aus allein auf eine mindestens dreifache Vermehrung des Getreideverkehres ab Chicago zu rechnen, während jener des New-Yorker Hafens mit Inbegriff der gleichfalls eine bedeutende Zunahme versprechenden Provenienzen der New-York näher gelegenen Ontario- und Erieseehäfen von Albany und Buffalo, sowie neuer am Canale selbst projectirter Häfen sich mindestens verfünffachen wird.

Da die Schifffracht gegenüber der bisherigen Landfracht sich um mindestens 40 Percent wohlfeiler stellen wird, ist die Verzinsung der für die Durchführung des Projectes mit Inbegriff der Schleusenbauten präliminirten Summe von 200—250,000.000 Dollars als gesichert zu betrachten.

Die Trasse des neuen Canales führt von New-York aus durch die Staaten Pensylvania, Ohio, ferner mit Berührung der gegenseitig angrenzenden Staaten Michigan und Indiana bis Chicago an der Nordgrenze von Illinois. Die Verbindung des Erie- mit dem Ontario-See erfolgt im Bereiche des Staates New-York nordwärts, und zwar scharf an der Grenze des britischen Gebietes, welches im Norden den Ontario umsäumt, jene zwischen dem Erie- und Michigan-See bei Chicago nächst Toledo (im Ohio-Staate) in ost-westlich-transversaler Richtung. Die Trasse des Canales begegnet auf keiner der beiden Strecken besonderen Terrainhindernissen, doch wird der Bau der Schleusen, welche theils auf elektrischen, theils auf pneumatischen Betrieb eingerichtet werden sollen, mit bedeutenden Kosten verbunden sein.

Mit Ausnahme einiger, in Eisenbahnwerken stark engagirter Grosscapitalisten nimmt die Geschäftswelt der vom Canale tangirten Städte und Binnenhäfen, insbesondere jene von Chicago und New-York, dem Projecte gegenüber eine sehr wohlwollende Haltung ein, da man zur Ueberzeugung kam, dass Nordamerika die in Zunahme begriffene Concurrenz im Getreideexport mit Südamerika und insbesondere mit Sibirien nur durch äusserste Verbilligung der Fracht mit Aussicht auf Erfolg aufnehmen kann.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. März wurden die Regierungsvorlage in Betreff der Investitionen für Eisenbahn-Angelegenheiten, sowie der Antrag auf Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Kernhof nach Maria-Zell ohne erste Lesung dem Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen.

In der Sitzung vom 2. März ergreift zur Beantwortung von Interpellationen das Wort der Herr Eisenbahnminister.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Die Herren Abgeordneten Mandyczewski, Dr. Ritter von Wielowieyski und Genossen haben in der 3. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 24. October v. J. eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob es mir bekannt sei, dass die im Bezirke Stanislau gelegene Ortschaft Bratkowce im Laufe des Jahres 1898 von einer argen Feuersbrunst heimgesucht wurde, deren Ursache seitens der Beschädigten dem Funkenfluge der Locomotive eines vorüberfahrenden Eisenbahnzuges zugeschrieben wird, ferner, ob hierüber Erhebungen gepflogen wurden und ob die Regierung geneigt sei, die Angelegenheit zu studiren und den Abbrändlern eventuell eine Entschädigung zukommen zu lassen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, dem hohen Hause auf Grund der gepflogenen Erhebungen Folgendes mitzutheilen:

Am 11. December 1898 brach nach Passirung des Zuges 1311 in Kilometer 13·3 der Linie Stanislau—Woronienka in einem ausserhalb des Feuerrayons gelegenen Heuschober nahe dem Wächterhause Nr. 5 ein Brand aus, welcher, durch den herrschenden Wind angefacht, sich auf die umliegenden Gebäude der Ortschaft Bratkowce verbreitete und einen grossen Theil dieses Dorfes einäscherte.

Obwohl die eigentliche Entstehungsursache des Brandes nicht sichergestellt werden konnte, kann doch nach dem Resultate der eingehend gepflogenen Erhebungen mit Bestimmtheit behauptet werden, dass dieselbe nicht auf den Funkenflug aus der vorüberfahrenden Locomotive des Zuges 1311 zurückzuführen ist, weil die Funkenfänger-Vorrichtung dieser Locomotive bei der unmittelbar nach dem Brande vorgenommenen Untersuchung als vollkommen intact befunden wurde.

Ueberdies wurde von dem Zugsbegleitungs- und Maschinenpersonal des genannten Zuges ein Funkensprühen aus der Locomotive nicht wahrgenommen und ist ausserdem das Feuer an dem zuerst in Brand gerathenen Heuschober von der Strassenseite (und nicht von der Bahnseite) aus entstanden.

Da somit ein Causalnexus zwischen dem Ausbruche des Schadenfeuers an dem ausserhalb des Feuerrayons gelegenen Heuschober und dem Eisenbahnbetriebe nicht constatirt worden ist, besteht für die Staatseisenbahn-Verwaltung als solche keine rechtliche Verpflichtung zur Entschädigungsleistung an die Abbrändler, und musste daher ein dieserhalb zu Beginn des vergangenen Jahres an das Eisenbahnministerium gelangtes Ansuchen der Gemeinde Bratkowce abschlägig beschieden werden.

Die Herren Abgeordneten Prochazka und Genossen haben in der 5. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. October v. J. eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich gewillt sei, dafür vorzusorgen, dass auch die im Bahnhof Salzburg der k. k. Staatsbahnen beschäftigten Wagenputzer nach einer bestimmten Anzahl von Dienstjahren stabilisirt werden.

Ich beehre mich diese Interpellation, welche sich als Wiederholung einer von denselben Herren Abgeordneten in der vorigen Session gestellten, infolge Vertagung des Reichsrathes und des späteren Sessionsschlusses unbeantwortet gebliebenen Interpellation darstellt, folgendermassen zu beantworten:

Anlangend die Stabilisirungsfrage im Allgemeinen, so hat bei der seinerzeitigen Arbeiter-Stabilisirung die Zahl der in jedem Dienstzweige geschaffenen Dienerposten sich nach dem Bedarfe und der Art der Beschäftigung gerichtet. Da nun die Arbeit der Wagenputzer eine verhältnissmässig einfache ist, die meist keine

besonderen Vorkenntnisse oder längeren Schulung bedarf, wurden stabile Posten blos für die Partieführer der Wagenputzer, dann für jene Wagenputzer, die in ihrem Dienste eine Profession ausüben, vorgesehen. Diese Voraussetzungen treffen nur bei wenigen Wagenputzern zu, die überwiegende Mehrzahl derselben sind vielmehr lediglich Hilfsarbeiter, deren Stabilisirung dermalen nicht ins Auge gefasst werden kann, weil die untergeordneten Hilfsarbeiten, die kein besonders bewährtes, geschultes Personal erfordern, bisher regelmässig durch Taglöhner verrichtet werden. Dazu kommt, dass der Bedarf an Wagenputzern grossen Schwankungen unterliegt.

Wenn ich somit vorläufig nicht in der Lage bin, eine regelmässige Stabilisirung der Wagenputzer überhaupt nach einer bestimmten Anzahl von Jahren in Aussicht zu nehmen, so glaube ich doch darauf hinweisen zu können, dass durch die Invaliditäts- und Altersversorgung, sowie zahlreiche Wohlfahrtseinrichtungen die Stellung des Arbeiters im Staatseisenbahndienste in vielen Beziehungen schon jetzt eine derartige ist, wie sie in manchen anderen Betrieben nur ständige Bedienstete geniessen.

Bezüglich der in der Interpellation speciell erwähnten Wagenputzer in Salzburg constatire ich, dass zwei derselben stabil angestellt sind.

Ich habe bereits Bericht darüber abverlangt, inwieweit bei den übrigen Bediensteten der genannten Kategorie daselbst die vorerwähnten Voraussetzungen der Stabilisirung zutreffen. Die Entschliessung über die in der Interpellation gegebene Anregung muss ich mir bis zum Einlangen des gedachten Berichtes noch vorbehalten.

In der 9. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 8. November v. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Lecher und Genossen unter Hinweis auf die Unzukömmlichkeiten, welche sich aus einer seit 1. Jänner 1899 angeblich eingetretenen schärferen Handhabung der Bestimmungen, betreffend die Tarifirung von Mineralsäuren, ergeben, die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt wäre, „die interessirten Eisenbahn-Verwaltungen zu veranlassen, dass sie die in der Anlage B, XV, Z. 4 (richtig 6), des Betriebsreglements facultativ mit 75 Kilogramm normirte Gewichtsgrenze auf 95 Kilogramm hinaufsetzen, sowie den Versender gleich bei Uebernahme überwichtiger Stücke auf die ihm erwachsende Verpflichtung zur Frachtzahlung für 2000 Kilogramm aufmerksam machen."

In Beantwortung dieser Anfrage beehre ich mich dem hohen Hause Nachstehendes mitzutheilen:

Die in Rede stehende Bestimmung, wonach bei Mineralsäure-Sendungen, bei denen ein oder mehrere Colli im Einzelgewichte von mehr als 75 kg vorkommen, die Bezahlung der Fracht nach dem Rechnungsgewichte von 2000 kg verlangt werden kann, findet sich bereits im § 48 des Eisenbahnbetriebs-Reglements vom 1. Juli 1874.

Dieselbe wurde jedoch durch den sechsten Nachtrag zu diesem Reglement vom 21. November 1881 dahin ergänzt, dass obige Frachtberechnung nicht einzutreten hat, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 kg angenommenes Collo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird.

Dieser Nachsatz ist auch in Nr. XV der Anlage B des derzeit in Geltung stehenden Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 enthalten, und hat auch mit 1. Jänner 1899, dem Termine, von welchem an laut den Interpellations-Ausführungen eine Aenderung eingetreten sein soll, keine Modification der einschlägigen Vorschriften platzgegriffen.

Hienach sind die Bahnverwaltungen bereits seit Langem nicht berechtigt, die Frachtzahlung für 2000 kg nachträglich zu fordern, wenn ein über 75 kg wiegender Säureballon übernommen und mit diesem Gewichte in Rechnung gestellt wurde.

Zuwiderhandlungen einzelner Stationen sind daher nur auf die Ausserachtlassung der geltenden Vorschriften zurückzuführen, gegenüber welcher das Eisenbahnministerium als Aufsichtsbehörde einschreiten wird, falls concrete Fälle zu seiner Kenntniss gelangen.

Was die Frage der Hinaufschiebung der mehrerwähnten Gewichtsgrenze von 75 auf 95 kg anbelangt, so behalte ich mir vor, über die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit dieser Massregel Erhebungen zu pflegen und nach deren Ergebnisse eventuell behufs Abänderung der einschlägigen Bestimmung des Betriebsreglements das erforderliche Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung zu pflegen.

In der 13. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 14. November v. J. haben die Herren Abgeordneten Krumbholz und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, zu veranlassen, dass in Königshof eine Frachtenstation im Zuge der Eisenbahnlinie Prag—Furth im Walde errichtet werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die Gemeinde Königshof, sowie die umliegenden Gemeinden haben bereits vor längerer Zeit ein Gesuch um Erweiterung und Einrichtung der Haltestelle Königshof als Frachtenstation eingereicht. Die hierüber eingeleiteten Erhebungen haben jedoch ergeben, dass die Stationsanlage mit Rücksicht auf den Bestand der Carl Emil-Hütte nur unter einer solchen Erbreiterung des Bahnplanums möglich wäre, welche das Thal des Litavkabaches verengen, dadurch die Inundationsverhältnisse verschlechtern und bei Hochwässern den Anrainerbesitz gefährden würde.

Da die Erweiterung der Haltestelle Königshof ausserdem mit sehr grossen Kosten verbunden wäre, welcher nur geringe Mehreinnahmen gegenüberstehen würden, so musste von der Errichtung einer Frachtenstation in Königshof abgesehen werden.

Dagegen ist die genannte Haltestelle, um den Wünschen der Interessenten theilweise entgegenzukommen, mit 1. April d. J. zur Beförderung von Eil- und Stückgütern bis zu 50 kg, bezw. 100 kg ermächtigt worden.

In einer in der 23. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 29. November v. J. eingebrachten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Březnovský und Genossen darüber Beschwerde geführt, dass bei der vorjährigen Controlversammlung in Melnik den einberufenen Reservisten die Militärpässe behufs Richtigstellung abgenommen und denselben anstatt dessen Legitimationsblätter behändigt wurden, welche von den Stationscassieren nach dem bestehenden Militärtarife nicht als ausreichende Legitimation anerkannt wurden.

Die Reservisten seien hiedurch gezwungen gewesen, den vollen Civilfahrpreis zu entrichten.

Unter weiterem Hinweise darauf, dass die Direction der Oesterr. Nordwestbahn eine Rückvergütung der Mehrgebühren unter Berufung auf die Bestimmungen des Militärtarifes abgelehnt hat, richteten die Herren Interpellanten an mich die Anfrage, ob ich bereit sei, gemeinschaftlich mit dem Herrn Landesvertheidigungs-Minister anzuordnen, dass allen Geschädigten die mehrbezahlten Beträge rückerstattet werden, und Vorsorge zu treffen, dass ähnliche Fälle nicht mehr vorkommen können.

Ich beehre mich diese Interpellation wie folgt zu beantworten:

Nach den in der Sache eingeholten Informationen ist es bisher bei Controlversammlungen allerdings in vereinzelten Fällen vorgekommen, dass Personen des nichtactiven Mannschaftsstandes die Militärpässe abgenommen und bis zur Rückgabe derselben Legitimationskarten ausgefolgt wurden, und dass die Stationscassen auf Grund von solchen im Militärtarife nicht vorgesehenen Legitimationskarten die Anwendung des Militärtarifes verweigerten. Das Reichs-Kriegsministerium hat infolge der hiedurch hervorgerufenen Anstände einvernehmlich mit dem Landesvertheidigungs-Ministerium bereits die Verfügung getroffen, dass jenen Personen des nichtactiven Mannschaftsstandes, welchen bei einer Controlversammlung der Militärpass aus irgend einem Grunde nicht rückgestellt werden kann, oder welche zu derselben ohne Militärpass erscheinen, künftig ein mit der Bestätigung der Theilnahme an der Controlversammlung versehener Militärschein ausgefolgt werde.

Auf Grund solcher Militärscheine können die betreffenden Personen des Mannschaftsstandes für die Reise von der Controlstation in ihren Aufenthalsort die Fahrpreisermässigung schon nach den dermalen bestehenden Bestimmungen des Militärtarifes in Anspruch nehmen, wodurch der Wiederholung der beklagten Unzukömmlichkeiten für die Folge vorgebeugt ist.

Was die Rückerstattung der geleisteten Mehrzahlungen anbelangt, so habe ich die Staatsbahn-Directionen beauftragt und die Privatbahn-Verwaltungen aufgefordert, in jenen Fällen, in welchen die Betroffenen die erfolgte Zahlung des normalen Fahrpreises für die Rückfahrt in den Aufenthaltsort glaubhaft zu machen vermögen, die Differenz gegenüber dem Militärtarife ausnahmsweise rückzuerstatten.

In der 25. Sitzung des hohen Hauses vom 1. December v. J. haben die Herren Abgeordneten König und Genossen in Angelegenheit der Adaptirung des Warteraumes in der Haltestelle Praskoles-Zebrák für die Winterbeheizung eine Interpellation an mich gerichtet, welche ich folgendermassen zu beantworten mir erlaube:

Die beim Wächterhause Nr. 46 der Linie Prag—Furth i. W. zwischen den Stationen Zdic und Hořowitz gelegene Haltestelle

Praskoles - Žebrák wurde über ein von mehreren interessirten Gemeinden an die bestandene Verwaltung der Böhmischen Westbahn gerichtetes Ansuchen im Jahre 1892 errichtet und dem Verkehre übergeben.

Zu dieser ersten Anlage, welche blos aus einem Erdperron bestand, hat die Gemeinde Praskoles den erforderlichen Baugrund im Ausmasse von 53·1 Quadratklaftern der Bahnverwaltung kostenlos übergeben, und sind die Kosten der nöthigen Erdbeschotterungs- und Besandungsarbeiten im Betrage von fl. 590 von der Verwaltung der Böhmischen Westbahn aus Eigenem bestritten worden.

Auf Grund eines nachträglichen Ansuchens des Ausschusses der vereinigten Gemeinden Praskoles, Kotopek und Wotmitsch um Herstellung einer Wartehalle wurde im Jahre 1893 eine Erweiterung der Haltestelle durch Vergrösserung des Wächterwohnraumes, Schaffung eines Casselocales und Anbau einer hölzernen Wartehalle im Kostenbetrage von fl. 1170 zur Ausführung gebracht, wozu die Gemeinde Praskoles den Theilbetrag von fl. 400 nebst kostenfreier Uebergabe des erforderlichen Baugrundes per 53 Quadratklafter und die Bahnverwaltung den Restbetrag von fl. 770 beigetragen haben.

Sofern nun ein Bedürfniss nach Umgestaltung der bestehenden Wartehalle in einen heizbaren Warteraum besteht, hätten nach den bei den Staatsbahnen bestehenden Normen die Interessenten die Kosten dieser Erweiterung zur Gänze zu übernehmen.

Trotzdem wäre das Eisenbahnministerium bereit, zu diesen Kosten ausnahmsweise gleichfalls beizutragen, wenn ein entsprechender Theil derselben seitens der Interessenten bestritten würde.

Die Staatsbahn-Direction Prag wurde daher angewiesen, mit den Interessenten rücksichtlich der Beitragsleistung zu diesen circa 750 Kronen betragenden Kosten in Verhandlung zu treten.

In der 25. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. December v. J. haben die Herren Abgeordneten Schrammel, Rieger und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, welche die von der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien beabsichtigte Aufhebung der verschiedenen Arten von Zeitkarten zum Gegenstande hat.

Diese Interpellation beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Laut Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, betreffend die Concessionirung eines Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnen in Wien, wurden die Pferdebahnlinien der Wiener Tramway-Gesellschaft vom Zeitpunkte der Erwerbung derselben durch die Gemeinde Wien als Kleinbahnen erklärt, und finden demzufolge auf dieselben derzeit die Bestimmungen des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, Abschnitt B, Anwendung. Danach bleibt die Festsetzung der Fahrpreise dem Concessionär vorbehalten, während der Staatsverwaltung diesbezüglich eine Einflussnahme erst dann zusteht, wenn in drei auf einander folgenden Jahren das nicht durch Prioritätsobligationen beschaffte Anlagecapital mit mindestens 6 Percent verzinst wurde.

Mit 1. Jänner 1900 hat die Bau- und Betriebsgesellschaft einen neuen, im Vertrage mit der Gemeinde Wien festgesetzten Tarif zur Einfuhrung gebracht. Nachdem dieser Tarif zum Theil sehr namhafte Ermässigungen gegenüber den früheren Fahrpreisen enthält, nahm die Bau- und Betriebsgesellschaft in Anssicht, gleichzeitig mit der Einführung des neuen Tarifes die bisher zur Ausgabe gelangten ermässigten Fahrkarten, als: Wochen-Abonnementskarten, Monats- und Halbjahrs-Abonnementskarten für bestimmte Strecken, Monats- und Halbjahrs-Permanenzkarten für das ganze Netz, sowie Arbeiterkarten, aufzuheben, und hat dieselbe die geplante Aufhebung mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1900 auch bereits verlautbart.

Diese in Aussicht genommene Masregel gelangte jedoch thatsächlich nur in beschränktem Masse zur Ausführung, da auch ab 1. Jänner 1900 Monats- und Halbjahrskarten für das ganze Netz, und zwar mit einer der Erweiterung des Betriebsnetzes entsprechenden Preiserhöhung zur Ausgabe gelangen.

Ausserdem werden, der Anregung des Eisenbahnministeriums entsprechend, Arbeiterkarten zu ermässigten Preisen auch fernerhin ausgegeben werden.

Die Herren Abgeordneten Tschernigg und Genossen haben in der 31. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 13. December v. J. an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher die Anfrage gestellt wird, aus welchen Ursachen die Eröffnung der Bahnlinien Wolfsberg—Zeltweg und Unter-Drauburg—Wöllan am 2. December v. J. nicht erfolgte und wann die Eröffnung dieser Bahnlinien zu gewärtigen sei.

Ich beehre mich diese Interpellation mit dem Hinweise darauf zu beantworten, dass die Linie Unter-Drauburg—Wöllan am 20. December v. J. für den Gesammtverkehr und die Linie Zeltweg—Wolfsberg am 10. Jänner d. J. mit beschränktem Zugsverkehre dem Betriebe übergeben worden sind.

Was die bei Ausführung dieser Linien eingetretene Ueberschreitung der Baufrist anlangt, so wurde dieselbe hauptsächlich durch die im September vorigen Jahres eingetretene Hochwasser-Katastrophe und die hiedurch bewirkten Verkehrsstörungen auf dem westlichen Staatsbahnnetze verursacht.

In der am 20. December v. J. abgehaltenen 33. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses haben die Herren Abgeordneten Kienmann und Genossen in Wiederholung einer schon in der abgelaufenen Reichsrathssession eingebrachten Interpellation, deren Beantwortung wegen Schliessung dieser Session unterbleiben musste, an mich die Anfrage gestellt, wann denn endlich eine Aenderung in den durch die Verladung und Verwahrung explodirbarer Militärgüter hervorgerufenen unhaltbaren Zuständen in der Südbahnstation Felixdorf durchgeführt werden wird?

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, dem hohen Hause Nachstehendes zur Kenntniss zu bringen:

Auf Grund eingehenden Studiums aller in Betracht kommenden Verhältnisse ist das Eisenbahnministerium zu der Erkenntniss gelangt, dass zweierlei Massnahmen erforderlich erscheinen, um eine Sanirung der beklagten Uebelstände herbeizuführen, und zwar in erster Linie die thunlichste Entlastung der Station Felixdorf von dem Verkehre explosiver Güter, und weiters die möglichste Vereinfachung der Verschubmanipulation hinsichtlich der mit Explosivstoffen beladenen Wagen.

Um eine Ablenkung des Verkehres explosiver Güter von der Station Felixdorf zu ermöglichen, hat das Reichs-Kriegsministerium die Herstellung einer Verbindung der militärärarischen Schleppbahnen auf dem Steinfelde mit der Station Sollenau der Aspangbahn ins Auge gefasst, und dürfte diese Verbindungslinie schon in allernächster Zeit zur Ausführung gelangen.

Andererseits hat das Eisenbahnministerium dem Localbahnprojecte Feuerwerksanstalt-Sollenau die thunlichste Förderung angedeihen lassen, so dass dem Ausbaue dieser Localbahn, für welche bereits am 10. Februar d. J. die Concessionsertheilung erfolgt ist, im Laufe dieses Jahres entgegengesehen werden kann.

Nach Fertigstellung dieser Linien wird ein grosser Theil der in Betracht kommenden explosiven Militärgüter nicht mehr in Felixdorf, sondern in den Stationen Sollenau-Aspangbahn, Feuerwerksanstalt und Steinabrückl zur Auf- und Abgabe gelangen, wodurch eine wesentliche Entlastung der Station Felixdorf herbeigeführt wird.

Die in zweiter Linie für nothwendig erachtete Vereinfachung der Verschubmanipulation in Felixdorf wird eintreten, sobald die Erweiterung dieser Station, deren beschränkte Anlagen den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprechen, durchgeführt sein wird. Die Südbahnverwaltung wurde bereits aufgefordert, ein Erweiterungsproject aufzustellen und vorzulegen, und werde ich nicht ermangeln, der ehesten Realisirung dieses Projectes mein volles Augenmerk zuzuwenden.

Die Herren Abgeordneten Keil und Genossen haben in der 33. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. December v. J. unter Hinweis auf verschiedene, auf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft bestehende Uebelstände an mich die Anfrage gerichtet, ob mir diese Uebelstände bekannt seien und ob ich die Beseitigung derselben zu veranlassen gedenke.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich auf Grund der von der General-Inspection gepflogenen Erhebungen dem hohen Hause bezüglich der einzelnen Beschwerdepunkte Folgendes zu eröffnen:

Die Reinigung der Wagen auf der genannten Linie, welche von zwei Bediensteten besorgt wird, findet in der That nicht immer in der wünschenswerthen Gründlichkeit statt.

Auch die Beheizung der Personenwagen hat speciell in diesem Winter Einiges zu wünschen übrig gelassen, es wurden nämlich in dieser Periode eiserne Dampfheizungsschläuche angewendet, welche jedoch bei starkem Frost den Nachtheil haben, dass der durchgeführte Dampf zu rasch condensirt wird, was insbesondere mit Rücksicht auf die in den Wagen vorhandene Anzahl der Heizrohre die Heizung wesentlich beeinträchtigt.

Diesem Uebelstande wird nunmehr durch Umhüllung der Schläuche mit einer eigenen Isolirmasse theilweise abgeholfen.

Was den weiteren Beschwerdepunkt anbelangt, dass auf die rechtzeitigen Anschlüsse an die Hauptbahnen nicht genügend Rücksicht genommen werde, so ist von der General-Inspection constatirt worden, dass in der letzten Zeit des abgelaufenen Jahres wirklich wiederholt auf der Linie Salzburg—Lamprechtshausen Unregelmässigkeiten im Zugsverkehre und im Zusammenhange damit auch mehrfache Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Diese Unregelmässigkeiten sind jedoch hauptsächlich auf die damaligen äusserst ungünstigen Witterungsverhältnisse und bedeutenden Schneehindernisse zurückzuführen.

Die genannte Gesellschaft wurde angewiesen, sowohl die geeigneten Massnahmen behufs Sicherung eines regelmässigen Zugsverkehres zu treffen, als auch für die Beseitigung der übrigen constatirten Uebelstände Sorge zu tragen.

Die genaue Befolgung dieser Aufträge wird durch Organe der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen sorgsamst überwacht werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Piła-Jaworzno. (Situations- und Geleisepläne.) Die vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Situations- und Geleisepläne für die Anschlussstation Bolecin und für die Endstation Jaworzno der projectirten Localbahn Piła-Jaworzno wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7505.]

Projectirte Localbahn Tarnopol-Zbaraż. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 4. und 5. December 1899 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der von Dr. Ladislaus Thaddäus Ritter von Niementowski, Grossgrundbesitzer in Zbaraż, projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Tarnopol der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska nach Zbaraż hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 2215.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Halte- und Verladestelle Hradsko für den Gesammtverkehr.) Die obige Staatsbahn-Direction verlautbart, dass ab 1. Mä z die Halte- und Verladestelle Hradsko der Localbahn Starkenbach-Rochlitz, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, nunmehr auch für den Gesammtverkehr eröffnet wird.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien, bezw. Strasseneisenbahnen ertheilt:

1. Mit Erlass vom 30 Jänner, Z. 2636, der Landwirthschaftlichen Bank (Közgozdosàgi Bank részvény-társaság) in Budapest für eine von der Station Baja der Linie Szabatka—Baja der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betriebe stehenden Localbahn Ujvidék (Neusatz)-Zombor-Baja abzweigende,
   a) einerseits den Bahnhof der vorbenannten Eisenbahnlinien über den Bereich der Stadt mit dem Donaulandungsplatze verbindende, mit elektrischer Kraft zu betreibende,
   b) andererseits über Szent-István, Csanád (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun), Sükösd, Nádadvár, Hajos, Miske, mit der Station Kalocsa der Linie Kis-Körös—Kalocsa und gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation verbindende
   c) von Kalocsa aus über Uszód, Szent-Benedek, Ujlak und Ordás bis Duna-Pataj zum seinerzeitigen Anschlusse an die projectirte Localbahn Duna-Pataj—Kun-Szent-Miklós—Tass (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1898, Vorconcession Post 1), führende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 30. Jänner, Z. 87.250 ex 1899, dem Dionys Pázmándi und Josef Königsberger in Budapest für eine Fortsetzung der projectirten Localbahn Drégely-Palánk—Nógrád-Veröcze (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1899) von deren Endstation Nógrád-Veröcze bis zur Station Vácz (Waitzen) der Hauptlinie Budapest—Marchegg der kgl. Ungar. Staatsbahnen führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 5. Februar, Z. 7090, dem Béla Gerster und Emil Török in Budapest für eine von der Station Kecskemét der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen und den in deren Betrieb stehenden Localbahnen Kecskemét-Fülöpszállás und Kecskemét—Tisza-Ugh abzweigende und diese einerseits in der Station Rávágy mit der Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás, andererseits von einem geeigneten Punkte der Projectslinie abzweigende und diese über Laszkerek-Egyháza in der Endstation Lajos-Mizse mit der als Sackbahn endigenden, im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest—Lajos-Mizse verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 10. Februar, Z. 7726, dem Grossgrundbesitzer Baron Hermann Popper de Podrágy für eine von der Station Czácá der Hauptlinie Czácsá-Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende und im Bereiche des Comitates Trencsén bis Turoczfalva und von dort aus einerseits bis zum Fusse des Lemesnagebirges (ungarisch-österreichische Grenze) und weiterhin längs dieser bis zum Fusse des Konecsnagebirges führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Munkás-Otthon.) Auf der Linie Budapest—Hatvan—Ruttka zwischen den Stationen Rákos-Keresztur und Rákos-Csaba der kgl. Ungar. Staatsbahnen ist am 1. Februar die Haltestelle Munkás-Otthon für den Personenverkehr eröffnet worden.

Allgemeine Waggon-Leihgesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 10. Februar 1900 fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Béla Polyák die diesjährige (XXVII.) ordentliche Generalversammlung der Allgemeinen Waggon-Leihgesellschaft in Budapest statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre Gestion im Betriebsjahre 1899 zur Verlesung. Laut demselben hat die Gesellschaft an Waggonmiethe Kronen 961.388·64 und an Zinsen K 65.937·90, zusammen sonach K 1,027 326·54 vereinnahmt. Nach Abzug der diversen Betriebsausgaben per K 204.842·76, sowie der Abschreibungen vom Fahrpark und von dem Werthe der Reservebestandtheile, sowie für den Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder per K 218.518·50, zusammen K 423.361 26, verbleibt ein Reingewinn von K 603.965·28. Im Sinne der Gesellschaftsstatuten sind von diesem Reingewinne vorerst die fünf Percent Zinsen des Actiencapitals, das ist K 140.000, weiter für den Reservefonds K 23.198·26 und an statutarischer Tantième für die Direction K 55.675 84, zusammen daher K 218.874·10 in Abzug zu bringen; es verbleiben sodann noch K 385.091·18 und zuzüglich obiger K 140.000, sowie des Gewinnübertrages aus dem Jahre 1898 per K 47.572·58, zusammen K 572.663·76 zur Disposition der Generalversammlung. Die Direction beantragt, hievon als Dividende an die Actionäre nach jeder Actie K 70, somit nach 7000 Stück Actien zusammen K 490.000 zu vertheilen und von dem Reste per K 82.663·76 von dem Werthe des Hatvaner Depotplatzes K 10.000 abzuschreiben und den Rest per K 72.663 76 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Instandhaltung der gesellschaftlichen Wagen wurde auch im abgelaufenen Jahre entsprechend durchgeführt und wurden die hiedurch aufgelaufenen Kosten — ohne Inanspruchnahme der Reserven — aus den laufenden Einnahmen gedeckt. Die Geschäfte wurden in günstiger Weise abgewickelt und infolge der steten Entwicklung des Eisenbahnverkehres, sowie des in ganz Europa sich fühlbar machenden Wagenmangels kann mit Beruhigung der Zukunft entgegengesehen werden.

Ausland.

Preussen. (Aufenthalt von Reisenden in den Gängen der D-Züge.) Da mehrfach beobachtet worden ist, dass sich in den Gängen der D-Züge Reisende mit Fahrkarten III. Wagenclasse vor den Abtheilen höherer Classen aufhalten und die Insassen dieser Abtheile belästigen, so hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die kgl. Eisenbahn-Directionen darauf aufmerksam gemacht, dass das Verweilen der Reisenden III. Classe in den Wagen höherer Classen nicht zulässig ist.

Gleichzeitig hat er angeordnet, das Fahrpersonale anzuweisen, dieses Verbot durchzuführen, ohne erst die Mahnung der Reisenden abzuwarten. Ferner soll das Zugpersonale darauf achten, dass ein längerer Aufenthalt der Reisenden in dem Raume vor den Thüren der Aborte vermieden wird.

— (Abgekürzte Bezeichnung des Jahres 1900.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Bezug auf die abgekürzte Bezeichnung des Jahres 1900 angeordnet, dass soweit in den verstellbaren Dienststempeln (Güterannahme- u. s. w. Stempel, Fahrkartenverkaufsstempel u. dergl.) die Jahreszahl abgekürzt durch zwei Ziffern bezeichnet wird, auch das Jahr 1900 abgekürzt, und zwar durch „00" darzustellen ist. In gleicher Weise sollen für die folgenden Jahre die Abkürzungen 01, 02, 03 u. s. w. angewendet werden.

Sachsen. (Umfang des Staatseisenbahnnetzes Ende 1898.) Der Umfang dieses Netzes hat sich im Jahre 1898 durch den Zuwachs der 19·7 km langen Schmalspurbahn Klingenberg-Frauenstein und der 13·5 km langen vollspurigen Nebenbahn Beucha-Seelingstädt auf 2966·15 km erweitert. Davon liegen 285·47 km ausserhalb des Königreiches Sachsen, nämlich im Königreiche Preussen, Grossherzogthum Sachsen-Weimar, in den Herzogthümern Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg und den Fürstenthümern Reuss ältere und jüngere Linie, sowie im Königreiche Böhmen, und zwar in letzterem 25·56 km, die also auch ausserhalb des Deutschen Reiches liegen. Die Gesammtlänge von 2966·15 km besteht aus 28·06 pCt. zweigeleisigen Vollspurbahnen, 32·95 pCt. eingeleisigen dergleichen, 26·17 pCt. eingeleisigen Vollspurnebenbahnen und 12·82 pCt. Schmalspurbahnen. Hiezu kommen noch 98·10 km unter sächsischer Staatsverwaltung stehende Privatbahnen, so dass sich die Länge der unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen auf 3064·25 km beläuft. Die Gesammtlänge der im Königreiche Sachsen betriebenen Bahnen betrug Ende 1898 2845·89 km, das ist durchschnittlich auf je 100 qkm 19 km Bahn. Hierunter sind 206·99 km Privatgeleise, die zu Montan-, land- und forstwirthschaftlichen Zwecken an das Staatseisenbahnnetz angeschlossen sind, nicht inbegriffen. Von der gegenwärtigen Länge der Staatseisenbahnen waren im Betriebe 1837: 0·48 pCt., 1857: 20·21 pCt., 1877: 69·20 pCt., 1897: 98·85 pCt. Die stärkste Zunahme, nämlich um 15·77 pCt. vollzog sich von 1874 zu 1875. In der ersten Hälfte des seit dem Bestehen der Eisenbahnen in Sachsen vergangenen Zeitraumes von 61 Jahren ist ungefähr ein Drittel der jetzt im Betriebe befindlichen Bahnen eröffnet worden, auf die zweite Hälfte von 1867—1898 entfallen beinahe zwei Drittel. Für die gesammten Bahnen ist im Ganzen ein Baucapital von Mk. 895,104.782 aufgewendet worden, darunter für Transportmittel Mk. 146,609.769. Das von der Regierung für den Bau und die Erwerbung aufgewendete Anlagecapital beträgt dagegen Mk. 840,678.294, das ist Mk. 286.418 durchschnittlich für 1 km Bahnlänge.

— (Stand an Betriebsmitteln bei den Staatseisenbahnen Ende 1898.) Bei den Sächsischen Staatseisenbahnen waren am Schlusse des Jahres 1898 an Betriebsmitteln vorhanden: 1195 Locomotiven, 51 mehr als 1897; 830 Tender, 35 mehr; 3201 Personenwagen, 164 mehr, 529 Zugführer- und Gepäckswagen; 10.536 bedeckte Güterwagen, 395 mehr; 18.339 offene Güterwagen, 473 mehr. Die Anzahl der Personenwagenplätze hat sich von 122.421 auf 132.270, also beinahe um 10.000 vermehrt. Das Ladegewicht der Güterwagen ist von 286.967 auf 298.536 t gestiegen. Die Locomotiven haben im Ganzen 46,200.000 km, die Wagen im Ganzen 1.087,700.000 Achskilometer, 75,500.000 mehr als im Vorjahre, zurückgelegt. Von dieser Zunahme entfallen rund 34,700.000 auf die Personen- und 40,000.000 auf die Güterwagen. An Wagenmiethe u. s. w. wurden von der Verwaltung vereinnahmt 2,842.634 Mk., gegen das Vorjahr mehr Mk. 343.869. Dagegen mussten an fremde Verwaltungen für Wagenmiethe Mk. 3,398,502 ausgegeben werden, Mk. 109.057 mehr. Das Verhältniss zwischen Einnahme und Ausgabe hat sich mithin zu Gunsten der Sächsischen Staatsbahnen verschoben. Die von jeder Personenwagenachse durchschnittlich zurückgelegten Kilometer sind von 44.550 auf 46.219 gestiegen; die Ausnützung der vorhandenen Personenwagenplätze betrug 20·69 pCt. gegen 21·58 pCt. im Vorjahre, die Ausnützung des Ladegewichtes der Güterwagen 42·83 pCt. gegen 43·78 pCt. im Jahre 1897. Die Ausnützung hat sich also sowohl hinsichtlich der Personenwagenplätze wie des Güterladegewichtes weiter verschlechtert. Der Brennmaterialverbrauch zur Locomotivfeuerung stieg von 402.306 auf 458.559 t und der Aufwand dafür im Ganzen von Mk. 5,887.734 auf Mk. 6,169.434. Für 1 Wagenachskilometer sank er jedoch von 0·581 auf 0·566 Pfg. Ohne Einrechnung der Bauzüge wurden im Jahre 1898 im Ganzen 877.675 Züge befördert, 46.685 mehr als 1897, das sind 2405 durchschnittlich an einem Tage, 128 mehr. Hievon dienten 359.385 dem Personenverkehre ausschliesslich, 208.761 dem Personen- und Güterverkehre gemeinsam und 309.528 nur dem Güterverkehre. Die durchschnittliche Weglänge eines Zuges war 35·33 km gegen 35·36 km im Vorjahre.

Italien. (Italo-schweizerisches, die Simplonbahn betreffendes Uebereinkommen.) Das Ministerium für öffentliche Arbeiten hat das die Verbindung des italienischen mit dem schweizerischen Eisenbahnnetze durch die Simplonbahn betreffende Uebereinkommen der Kammer vorgelegt. Die Hauptclausel dieses Uebereinkommens ist diejenige, welche sich auf die internationale Station Domodossola bezieht, wo nicht nur der commercielle, sondern auch der Post- und Telegraphen-, der gewöhnliche Polizei- und der Sanitätspolizeidienst abgewickelt werden soll. Die italienischen Delegirten hatten sich bemüht, auch den gesammten Zolldienst nach Domodossola übertragen zu lassen, was jedoch von der Schweiz abgelehnt wurde. Immerhin erlangten dieselben mancherlei Zugeständnisse, insbesondere rücksichtlich der Vereinfachung der Zollmanipulation und der Zollbehandlung des Reisegepäckes, welche in Domodossola abgewickelt werden wird. Diese Zugeständnisse sind um so werthvoller, als das Berner Uebereiukommen vom 25. November 1895 die Errichtung zweier Grenzstationen keineswegs ausschloss. Im Ganzen genommen, kann der der Station Domodossola zugewiesene Dienst mit neun Zehntel des Gesammtgrenzdienstes veranschlagt werden, während auf Brieg blos ein Zehntel entfällt, und selbst dieses eine Zehntel erstreckt sich auf schweizerische Interessen.

— (Gründung einer Wagenleih-Gesellschaft in Mailand.) In Italien ist der anhaltende Wagenmangel zu einem grossen Missstand für den Handelsverkehr geworden. Daher begegnet die bereits erfolgte Gründung einer Wagenleih-Gesellschaft in Mailand mit dem Capitale von L. 3,000.000 einem dringenden Bedürfnisse der italienischen Volkswirthschaft. Diese Gesellschaft wird ihre Wagen an die Eisenbahn-Gesellschaften und an private Industrie-Unternehmungen ausleihen. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Mailand. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Zufahrtslinien zum Simplon.) In der italienischen Abgeordnetenkammer hat der Minister für öffentliche Arbeiten, Herr Lacava, auf die Anregung, dass der Staat die italienischen Zufahrtslinien zum Simplon übernehmen und bis zur Eröffnung des Simplon-Tunnels fertigstellen solle, versichert, diese Linien würden rechtzeitig vollendet werden.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Personenschiffahrten Wien-Weissgärber—Pozsony [Pressburg].) Am 3. März wurden die täglich zwischen Dampfschiffahrtsstationen Wien-Weissgärber und Pressburg verkehrenden Personenschiffahrten eröffnet. Die Abfahrt von Wien-Weissgärber erfolgt um 4 U. Nm. mit Berührung von Fischamend, Orth, Wildungsmauer, Deutsch-Altenburg, Hainburg, Dévény (Theben); Ankunft in Pozsony (Pressburg) 7 U. Abds. Die Güteraufnahmsstelle Wien-Leopoldstadt wird auch diesjährig Güter aller Art zur Beförderung nach allen von dem Personenschiffe berührten Stationen übernehmen und die Verladung bis eine Stunde vor Abfahrt des Schiffes besorgen.

„Danubius", Schönichen & Hartmann, vereinigte Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. Februar fand in Budapest unter dem Vorsitze des Directionspräsidenten Dr. Albert Berzeviczy die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre des „Danubius", Schönichen & Hartmann, vereinigte Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft, statt. Der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1899 constatirt, dass das Unternehmen in der Fabrikation von Schiffen eine entsprechende Thätigkeit nicht zu entwickeln vermochte, da sich im Inlande nur ein geringer Bedarf zeigt, in den Staaten an der unteren Donau aber die wirthschaftlichen Verhältnisse den Schiffsbestellungen nicht günstig waren. Die Entwicklung der übrigen Fabrikationszweige war eine befriedigende. Die Schlussrechnung zeigt einen Bruttogewinn von fl. 219.568·81, von welchem fl. 99.172·24 zur Werthverminderung der Investition verwendet wurden. Von der nach Dotirung der Reserve und nach Abzug der Directions-Tantièmen verbleibenden Summe beantragt die Direction, fl. 120.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 4 per Actie = 4 pCt. zu verwenden und fl. 2339·11 auf neue Rechnung vorzutragen.

Frankreich. (Gründung einer Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft unter der Firma „Compagnie Maritime de la Seine“.) In Paris wurde in jüngster Zeit unter den Auspicien hervorragender Capitalisten unter der Firma „Compagnie Maritime de la Seine“ eine Schiffahrts-Gesellschaft gegründet, deren Zweck der Transport von Export- und Importgütern ohne Umladung im directen Wasserverkehre zwischen Paris und London ist. Die französische Küste ist derzeit mit der englischen Küste durch zehn selbstständig betriebene Schiffscourse, Paris selbst aber via Seine nur durch die Linie „Burnett“ direct mit London verbunden, deren Betrieb sich aber ausschliesslich nur auf den Export von Zucker beschränkt. Die von französischen Seehäfen ausgehenden vorerwähnten zehn Linien sind ab:

1. Havre—Liverpool die „Cunard-Linie“;
2. Havre—Southampton die Linie „Longstaff“;
3. Havre—Hull die Linie „Rawson & Robinson“;
4. Havre — London die „General - Steamnavigation-Company“;
5. Dieppe—Grimsby die Linie „Gramchamp“;
6. Dunkerque—Hull die Linie „Wilson“;
7. Rouen—Liverpool die Linie „Hutchinson“;
8. Le Tréport—London die Linie „Harrison“;
9. Boulogne-sur-Mer—London die Linie „Benett“;
10. Calais—London die Linie „Vendroux“.

Mit Ausnahme der voran erwähnten Burnett-Linie, deren Betrieb ausschliesslich nur auf deu Zuckerexport beschränkt ist, dampfen von zehn Linien nur deren vier, und zwar die mit Nr. 4, 8, 9 und 10 bezeichneten Linieu, direct nach London. Der Durchschnittsziffer der letzten zehn Jahre zufolge beträgt der Güteraustausch zwischen Paris und London jährlich rund 1,500.000 Tonnen, von welchen aber der grössere Theil nicht in der Richtung des kürzesten Weges über Calais, sondern mit Benützung verschiedener Eisenbahnlinien von und nach verschiedenen Häfen Frankreichs und Englands und vice versa instradirt wird. Der Zweck der neuen Gesellschaft ist nun der, durch Herstellung eines directen Verkehres zwischen den beiden Hauptemporien mehrmalige Umladungen sowohl im Eisenbahn-, als auch im Schiffsverkehre zu vermeiden und derart Zeit uud Kostenaufwand zu ersparen. Von der zukünftigen gesellschaftlichen Flotte der Seine-Maritime befinden sich gegenwärtig auf der Werfte von Nantes gegen kurzzeitige Lieferfrist fünf Dampfer im Baue. Diese mit zwei Compoundmaschinen à 300 Pferdekraft und zwei Schrauben versehenen, seetüchtig construirten Schiffe sind 52 m lang, 7·3 m breit und haben bei einem Maximal-Tiefgange von 3 m eine Tragfähigkeit von netto 500 Tonnen (mit Ausschluss der Kohle für den eigenen Betrieb) und gestatten eine Maximal-Geschwindigkeit von 9 Knoten in der Stunde. Die in beiden Richtungen vorläufig zweimal per Woche einzuleitenden Fahrten nehmen mit Inbegriff einer sechsstündigen Escale in Rouen 72 Stunden in Anspruch. Die Abfahrt der gesellschaftlichen Dampfer von Paris erfolgt gleich jener der Unternehmung „Burnett“ vom Quai du Louvre, somit vom Centrum des Handelsverkehres auf der Seine aus, und werden die gegenüber der Abfahrtsstation gelegene neue Endstation der „Compagnie Paris-Orléans“ am Quai d'Orsay anlaufen. Von nicht zu unterschätzendem Vortheile wird der neu geschaffene Verkehrsweg für den Export von französischen Weinen, Obst und Gemüse aus dem mittleren und südwestlichen Frankreich, ferner für den Import von englischem Mastvieh, Fleischwaaren, Spirituosen und Colonialwaaren, überhaupt aller jener Waaren sein, deren Qualität bei mehrmaliger Umladung leiden kann, überhaupt einen möglichst raschen Verkehr verlangt.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Vom Lemberger k. k. Landes- als Handelsgericht wird kundgemacht, dass am 12. Jänner im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen die Firma:

„Localbahn Piła-Jaworzno“

polnisch: „Kolej lokalna Piła-Jaworzno“

eingetragen und dabei ersichtlich gemacht wurde, dass unter dieser Firma am 7. November 1899 eine Actiengesellschaft auf Grund der durch die k. k. Statthalterei mit dem Erlasse vom 24. Mai 1899, Z. 38.604, genehmigten Statuten, wie auch im Grunde der Concessionsurkunde vom 29. August 1899, R.-G.-Bl. Nr. 152, eine Actiengesellschaft unter obiger Firma gebildet wurde, dass der Sitz der Gesellschaft in Lemberg ist, den Gegenstand der Unternehmung a) der Bau und Exploitation der Localbahn Piła-Jaworzno mit der Abzweigung nach Chrzanów, wie auch b) nach Einwilligung der k. k. Regierung der eventuelle Bau, Ankauf und Exploitation der zu der Bahnlinie a) führenden Schleppbahnen, wie auch der weiteren Linien der Localbahn selbst bilden, dass nach § 14 der Statuten die Zeitdauer der Unternehmung von der Dauer der Concession abhängig ist, dass ferner das Actiencapital 464.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung beträgt und aus 160 Stück Actien à 400 Kronen besteht, dass alle Actien auf den Ueberbringer lauten, alle Verlautbarungen der Gesellschaft mit der Unterschrift des Vorstehers derselben oder dessen Vertreters durch einmalige Einschaltung in dem Amtsblatte „Gazeta Lwowska“ zu erfolgen haben, den Vorstand der Gesellschaft der aus sechs Mitgliedern, gegenwärtig Robert Doms, Kaufmann in Lemberg, Dr. Josef Ekielski, Landesausschussrath in Lemberg, August Graf Łoś, Vorsteher des Verwaltungsrathes der Creditgesellschaft in Lemberg, Edward Gorecki, k. k. Statthaltereirath i. R. in Lemberg, Stefan Tauschyński, Kaufmann in Lemberg, und Dr. Roman Sulimir, Landesadvocat in Krakau, bestehende Verwaltungsrath bildet, endlich, dass alle genannten Verwaltungsräthe ermächtigt sind, die Firma auf die Art zu zeichnen, dass zwei von ihnen unter den Wortlaut der Firma ihre Unterschriften zu setzen haben.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.) Die 10·763 km lange Strecke Waldürn—Landesgrenze bei Amorbach der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, welche am 20. September 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sowie die am 25. September 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 6·87 km lange Strecke Haidhof—Burglengenfeld der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, ferner die Strecken Jellova—Kreuzburg O. S. (25·092 km), Morgenroth—Borsigwerk (6·211 km) und Morgenroth—Beuthen O.S.E. (7·815 km), welche am 1. October 1899 seitens der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Gleichzeitig ist von demselben Tage ab die bisherige Strecke Morgenroth—Beuthen (7·77 km), welche bis dahin eine andere Linienführung hatte, den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz abgerechnet.

Verlosungen.

Am 1. März:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Generalversammlungen.

Im Monate März:

6. (Wien.) Localbahn Triest-Parenzo. (Constituirende Generalversammlung.)
7. (Wien.) Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.
8. (Salzburg.) Achenseebahn-Gesellschaft.
15. (Wien.) Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
17. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Saar. (Constituirende Generalversammlung.)
21. (Wien.) Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
28. (Budapest.) Verstaatlichte Ungarische Westbahn. (10 Actien, 20. März.)

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat die Oberrevidenten der Oesterreichischen Staatsbahnen Franz Sedlaczek, Ludwig Freiheit, Wilhelm Menzel und Franz Landsteiner zu k. k. Rechnungsräthen im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Statthaltereisecretär Miecislaus Strzelbicki zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Piła-Jaworzno“ ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Verkehrsstörung.

In der Theilstrecke Wratno-Lobes—Mscheno der im Betriebe der Böhmischen Nordbahn stehenden Localbahn Mscheno—Unter-Cetno musste wegen Beschädigungen des Bahnkörpers durch Hochwasser der Gesammtverkehr auf ungefähr 12 Tage eingestellt werden.

Wegen Hochwassers wurde die Communication zwischen dem Bahnhofe B.-Leipa und der Stadt B.-Leipa sammt Umgebung von Ende Februar 1900 an durch circa drei Tage abgeschnitten. [214]

Prag, am 3. März 1900.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für Hohlglaswaaren in der Station Tetschen Böhm. Nordbahn.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. Februar 1900, Z. 6759/16, wird die lagergeldfreie Zeit für Hohlglaswaaren in jeder Verpackung, welche in der Station Tetschen Böhm. Nordbahn als Frachtgut zur Abgabe gelangen, ab 15. März 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Juli 1900, auf 24 Stunden herabgesetzt. Nach Verlauf dieser 24 Stunden wird das tarifmässige Lagergeld in Anrechnung gebracht.

Prag, am 1. März 1900. [215]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Tarif, Theil II, Heft 4.

Ermässigte Frachtsätze für Spiritus nach Ungarn.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 bis 31. Mai 1900 werden die im Tarife, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1900 für obigen Verkehr unter Post-Nr. 42 für Rohspiritus enthaltenen Frachtsätze unter denselben Bedingungen auch für raffinirten Spiritus in den angeführten Relationen in Kraft gesetzt.

Wien, am 28. Februar 1900. [216]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
auch namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Reexpeditionsbegünstigung für Holztransporte.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900, wurde dem Lagerhause der Stadt Feldkirch für Transporte von Fassholz der Pos. H—18, Punkt 2, und von Schnittholz der Pos. H—18, Punkt 3, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, sub Ziffer VIII/1, in der Station Feldkirch, und weiters der Firma W. Ostertag in Heilbronn für Schnittholzsendungen der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, sub Ziffer VIII/2, die Reexpeditionsbefugniss in den Stationen Salzburg und Eben ertheilt.

Ferner wurde mit Giltigkeit vom 5. Februar 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900, der Firma Josef Hermann in Bruck im Pinzgau in der Station Bruck-Fusch die Reexpedition von Schnittholzsendungen der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, sub Ziffer VIII 2, gewährt.

Innsbruck, am 28. Februar 1900. [217]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages I zum Tarifheft 3.

Mit dem 1. April 1900 tritt zum vorbezeichneten Tarife vom 1. August 1899 der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Ergänzung der besonderen Bestimmungen, neu einbezogene Stationen, ermässigte Frachtsätze von Rohatyn und Tłuste, sowie Berichtigungen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 26. Februar 1900. [218]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Niederländisch-Englischer Personen- und Gepäcksverkehr über Tetschen, Bodenbach, Oderberg und Oświęcim.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1900 tritt ein neuer Tarif für den obengenannten Verkehr in Wirksamkeit, durch welchen der vom 1. September 1898 giltige Tarif ausser Kraft gesetzt wird.

Wien, am 6. März 1900. [219]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil I, Abtheilung B.

Mit 1. März 1900 ist für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein neuer Theil I, Abtheilung B, in Kraft getreten, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld und in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·40, bezw. 48 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 2. März 1900. [220]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Oblaszki.

Am 5. März 1900 wird die zwischen den Stationen Alwernia-Regulice und Trzebinia der Linie Skawce—Siersza Wodna gelegene Ladestelle Oblaszki für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Abfahrtszeiten der in dieser Haltestelle anhaltenden Züge sind folgende:

	Zug Nr.	
	6051	6053
Abfahrt von der Haltestelle Oblaszki gegen Siersza Wodna	736	644
(Mitteleuropäische Zeit)	Früh	Abends

	Zug Nr.	
	6052	6054
Abfahrt von der Haltestelle Oblaszki gegen Sucha	642	616
(Mitteleuropäische Zeit)	Früh	Abends

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle selbst statt.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Krakau, im Februar 1900. [221]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.

Ab 3. März a. c. werden zur Benützung des täglich ab Wien-Weissgärber verkehrenden Passagierschiffes nach Deutsch-Altenburg und Hainburg combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche für den I., bezw. II. Schiffsplatz zu Thal und zur Rückfahrt per Bahn für die II., bezw. III. Classe berechtigen.

Desgleichen werden derartig combinirte Karten in Hainburg (Bahnhof) und Deutsch-Altenburg (Bahnhof) nach Wien (Staatsbahnhof) zur Ausgabe gebracht, welche zur Retourfahrt auf dem Passagierschiffe Giltigkeit haben.

Fahrpreise.

	I. Platz Schiff II. Classe Bahn	II. Platz Schiff III. Classe Bahn
	Kronen, inclusive Billettstempelgebühr	
Von Wien (Weissgärber) nach Deutsch-Altenburg und retour oder umgekehrt	5·70	3·40
Von Wien (Weissgärber) nach Hainburg und retour oder umgekehrt . .	5·70	3·40

Bezüglich der Bahnfahrt ist rücksichtlich der Strecken Hainburg und Deutsch-Altenburg—Wien die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gestattet.

Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren können mit einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben.

25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrecke gewährt.

Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Abstempelung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

Wien, am 2. März 1900. [222]

Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischer Verkehr.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 18 vom 15. Februar 1900 auf Seite 625, Post 145, enthaltenen Kundmachung in der dritten Zeile von oben soll es anstatt: „Der vom 1. März 1893 giltige Tarif“ richtig lauten: „Der vom 1. Februar 1889 giltige Tarif“.

Wien, am 1. März 1900. [223]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

2. März. Der Gesammtverkehr in der Strecke Starkenbach Oesterr. Nordwestbahn—Přivlak-Ponikla der Localbahn Starkenbach-Rochlitz wurde wieder aufgenommen. Die Strecke Přivlak-Ponikla—Rochlitz bleibt bis auf Weiteres noch gesperrt.

Ausland.

Deutsch-Dänischer Verbandsgüterverkehr über Kiel-Korsör und Warnemünde-Gjedser (bisher Deutsch-Skandinavischer Verbandsgüterverkehr. (Neuer Tarif, Heft 2.) Am 1. März 1900 gelangte unter gleichzeitiger Abänderung der bisherigen Bezeichnung ein neuer Verbandsgütertarif, Heft 2, zur Einführung, wodurch der Gütertarif, Heft 2, für den Deutsch-Skandinavischen Verband vom 1. November 1888, sowie die Nachträge I bis VII, ferner die directen Frachtsätze der Station Hagenow aufgehoben werden.

Neben weitgehenden Ermässigungen enthält der neue Tarif im Verkehre zwischen Kopenhagen F.H. und N. einerseits und einzelnen deutschen Stationen andererseits Frachterhöhungen im Betrage von 1 bis 13 Pfennigen für 100 kg, welch letztere indessen erst am 1. April 1900 in Kraft treten.

Bis zum Erscheinen des Tarifes ist das Nähere bei dem Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Altona zu erfahren.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Ermässigte Frachtsätze nach Freiwaldau.) Mit dem 1. März 1900 trat für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Steinkohlencokes von den Versandstellen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirkes nach Station Freiwaldau der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1011	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten*)	Standing	Bautsch	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife	Heller 46	39	7	Im Kartirungswege		*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Standing nach Jogsdorf, Schwansdorf, Tschirm und Ottendorf b. Troppau findet nur über besondere, seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt. Für Sendungen nach Schwansdorf ist diese Bewilligung nur erforderlich, wenn der Kalk nicht zu Düngzwecken bestimmt ist
					Fulnek				22	18	4			
					Gr.-Glockersdorf				31	25	6			
					Jogsdorf				27	22	5			
					Odrau				23	19	4			
					Schwansdorf				41	34	7			
					Tschirm				38	31	7			
					Wigstadtl				36	29	7			
					Eckersdorf				42	36	6			
					Freihermersdorf				46	39	7			
					Ottendorf bei Troppau				31	28	3			
					Pohrlitz				65	62	3			
					Tobitschan				42	38	4			
					Zborowitz				49	44	5			
					Zdounek				45	41	4			
					Zistersdorf				70	66	4			
				Wernsdorf	Wsetin				31	26	5			
					Rožnau				27	23	4			
1012	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Commercialbahnen	Steine des Specialtarifes 3	Skutsch	Všestar	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	28 Heller		Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen bestimmt sein und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen der Bezirksausschuss in Nechanice als Aufgeber und allenfalls Empfänger ersichtlich
					Sadowa-Dohalice				33 Heller					

Fortlaufende Nummer	1013	1014	1015	1016
1				
2	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
3	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
4	Stückgüter der Classe I	Kalksteine	Mineralische Kohle	Mineralische Kohle
5	Maffersdorf r./N.	Latein bei Brünn	Mittelsteine St.E.G.	Mittelsteine St.E.G.
5	Wien K.F.N.B., St.E.G. / Wien Oe.N.W.B.	Ung.-Ostra	Cbrudim Stadt	Cbrudim Stadt
6	Bei Anfgabe als Fracbtgnt nnd Frachtzablnng für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe in ganzen Wagenladnngen, bezw. Fracbtzahlung für mindestens das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. Aufrecbtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrecbtbaltnng der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrecbtbaltung der für Kohle bestebenden Tarifbestimmungen
7	bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 20. April 1900 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 20. April 1900 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
8	Localtarif der betheiligten Verwaltnngen	Localtarif	Localtarife	Localtarife
9	Besteben keine directen Frachtsätze	42 Heller	Besteht kein directer Fracbtsatz	796 Heller per Tonne à 1000 kg
10	436 / 424 Heller	31 Heller	796 Heller per Tonne à 1000 kg	748 Heller per Tonne à 1000 kg
11		11 Heller		48 Heller per Tonne à 1000 kg
12	Im Kartirungswege	Im Kartirngswege	Im Kartirngswege	Im Rückvergütngswege
13				Anf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlicb beglaubigte Dnplicat-Fracbtbriefe, welcbe keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen nnd längstens bis Ende März 1901 vorznlegen sind
14	Der Frachtzuscblag der Süd-Norddeutscben Verbindungsbabn gelangt nicht zur Einbebung	Das Auf- und Abladen der Sendnngen haben die Parteien auf eigene Kosten zn besorgen	Gleichzeitig erfolgt die Ausserkraftsetzung des im Verordnungs-Blatte Nr. 8 ex 1900 sub Post 593 für dieselben Transporte in der gleicben Relation verlantbarten Frachtsatzes von 756 Hellern per 100 kg	Gleichzeitig erfolgt die Ausserkraftsetznng der im Verordnungs-Blatte Nr. 8 ex 1900 sub Post 594 für dieselben Transporte in der gleichen Relation verlantharten Tarifbegünstigung

1	Fortlaufende Nummer
2	Die Publication erfolgt
3	von der und im Namen der
4	für Artikel
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von / nach
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7	und gilt in der Zeit
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welcbem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
14	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	1017	1018
Die Publication erfolgt: von der	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der		Neuen Bukowinaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Trebern der Pos. T—29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtb. B, vom 1. Jänner 1898	Eisenbahnbaumaterialien
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Fnttermittei, als: Melassefntter, Melasse-Torfmehlfutter nnd Melassekleie der Pos. M—16, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und entfettetes Oelsaatmehl der Pos. O—6, Oelsaaten der Pos. O—7, Reisabfälle der Pos. R—5, Malzkeime der Pos. M - 8, Schlempen der Pos. 8—21, und Trebern der Pos. T—29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Ahth. B, vom 1. Jänner 1898	allen Stationen der Neuen Bnkowinaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Paskan	Kimpoinng
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Mähr.-Ostrau	Kunzendorf
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Kunzendorf	Aufgabe als Frachtgnt nnter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmnngen. Die Sendnngen müssen zum Baue der Localbahn Kimpolung-Dorna Watra mit der Abzweignng Pozoritta-Louisenthal bestimmt und an die bezügliche Bauleitung adressirt sein
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wageu nnd Anfrechtbaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen	bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Localtarif vom 1. Juli 1899	Localtarif
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	18	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15	15
Art der Durchführung	3	Verschieden
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Kartirnngswege	Im Rückvergütnngswege: von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt D—VI und VIII enthaltenen Frachtsätzen unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg: 70 pCt.
		30 pCt.
		Gegen Vorlage der anf den Namen der Banleitnng der Localbahn Kimpolung-Dorna Watra sammt der Abzweignng Pozoritta-Lonisenthal als Empfängerin lantenden Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen der Sendungen ist dnrch den Absender, bezw. Empfänger zu hewirken	Während der Dauer der Begünstignng ist jedwede Achsverfrachtnng parallel den Neuen Bukowinaer Localbahnen, resp. in Concurreuz gegen dieselben zu unterlassen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1019	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Eger (k.k.St.B.)	Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Rumänien, Serbien, Bulgarien und darüber hinaus bestimmt sein und können ab Wien in Theilsendungen entweder per Bahn oder mit Schiffen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Verfrachtung gelangen. Sendungen, welche in Wien-Praterquai anlangen und nach Wien St.E.G. behufs Weiteraufgabe befördert werden, ebenso umgekehrt Sendungen, welche in Wien St.E.G. anlangen und ab Wien-Praterquai per Schiff weitergehen, müssen zwischen diesen Bahnhöfen per Bahn überführt werden	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, „ II, „ für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr in Wien		Ctms. a)	Ctms. b)	Im Rückvergütungswege	1. Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe rücksichtlich der Bahnbeförderung bis Wien. 2. Bei Weiterbeförderung ab Wien: a) mittelst Bahn, die Frachtbrief-Duplicate ab Wien, b) mittelst Schiff, die amtliche Nachweisung der Weiterbeförderung der Sendungen nach Rumänien, Serbien, Bulgarien und weiter durch die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die bezüglichen Nachweisformulare sind bei letzterer känflich erhältlich	Bei Theilung der in Wien anlangenden Wagenladungen auf mehrere Frachtbriefe und nach mehreren Bestimmungsstationen ist der Nachweis durch die vorerwähnten Documente zu erbringen, dass die ganze Wagenladung nach den vorbezeichneten Bestimmungsländern weiterbefördert wurde	
				Eger (k.k.St.B.)	Wien St.E.G. transito					363	293			
				Bodenbach (St.E.G.)						360	291			
				Bodenbach (St.E.G.)						361	290			
				Tetschen (Oe.N.W.B.)						360	291			
				Tetschen (Oe.N.W.B.)						361	290			

Die in Wien anlangenden und in Theilsendungen zur Weiterbeförderung gelangenden Güter müssen in der Zwischenzeit in den Bahnmagazinen, und zwar unter Bahnaufsicht eingelagert bleiben. Die Frachtbrief-Duplicate bei Weiterbeförderung per Bahn müssen die bahnämtliche Bestätigung enthalten, dass die Sendung eine Theilsendung der von Eger, Bodenbach oder Tetschen unter Frachtkarte Nr. . . . . in Wien angelangten Wagenladung ist. Bei Weiterbeförderung per Schiff sind Bestätigungen, welche vorstehende Daten enthalten, von den Bahnorganen auszufertigen und der Partei einzuhändigen. Diese Bestätigungen sind den Nachweisformularen beizugeben.

Die bezüglichen Frachtdocumente sind bis längstens 31. März 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien, bezw. bei der Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

Fortlaufende Nummer	1020	1021	1022
Die Publication erfolgt von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Valonea aus Pos. G—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Druck- und Schreibpapier mit der Bestimmung zum Export seewärts
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Trifail Hrastnigg	Triest k.k.St.B. und Triest-St. Andrae	G r ó d e k
nach	L i n z	Wilhelmsburg	Oswięcim transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bei Aufgabe als Frachtgut von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen im directen Verkehre nach norddeutschen Seehäfen transit oder nach Oder-Umschlagplätzen transit
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis auf Weiteres. längstens bis 31. December 1900
Bezeichnung	Localtarife	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Tarif vom 1. Februar 1899, Theil II, Heft 1, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	248 Heller	Jeweiliger Frachtantheil aus vorstehend bezeichnetem Tarife; derselbe beträgt derzeit 121 Pfennige
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller per Tonne 1460 1500	240 Heller	102 Pfennige
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		8 Heller	Die jeweilig resultirende Differenz
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate und der den See-Export nachweisenden Schiffs-Connaissements, ferner bei Sendungen nach Oder-Umschlagplätzen auch der Connaissements über den Weitertransport per Oder, welche Documente vom Versender bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau einzusenden sind
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1023	1024	1025	1026
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen Localbahn Wodůan-Moldauthein	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zuckerrübenschnitze, Saturationsschlamm; Zuckerrüben, frische	30 (dreissig) Schotterwagen, auf eigenen Rädern laufend	Zwei Locomotiven	Manerziegel aus Lehm, gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon; Klinkersteine (Backsteine) aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Budweis; Moldauthein	Przeworsk	Przeworsk	Sokal
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Budweis; Moldauthein; Gross-Temelin; Chwalšowitz	Lupków-Landesgrenze	Krakau oder Lupków-Landesgrenze	Ostrów bei Sokal; Zu el und Belz; Ostrów bei Sokal; Krystynopol
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut. Die Schotterwagen müssen zum Baue der Staatsbahnlinie Przeworsk—Rozwadów verwendet worden sein und von der Bauunternehmung zur Aufgabe gebracht werden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte. Die beiden Locomotiven müssen zum Baue der Staatsbahnlinie Przeworsk—Rozwadów verwendet worden sein und von der Bauunternehmung zur Aufgabe gebracht werden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Bezirksstrasseuhauten bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen der Bezirksausschuss in Sokal sowohl als Absender wie auch als Empfänger erscheint. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	19; 23; 29; 37 Heller	Classe B	Classe B	10; 12; 20; 15; 12
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	17; 19; 21; 35 Heller	Sechsfache Laufmiethe	Classe C	8; 8; 10; 8; 8
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	2; 4; 8; 2 Heller		Verschieden	2; 4; 10; 7; 4
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				
	1	2	3	4

Fortlaufende Nummer	1027	1028
Die Publication erfolgt von der	k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der	Neuen Bukowinaer Localbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Steine a) der Classe C und b) des Specialtarifes 3
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Hadikfalva	Kolin Oe.N.W.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Putna	Junghunzlau Oe.N.W.B. / Nimburg Oe.N.W.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI, bezw. der für die Ausnahmetarife bestehenden allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Cementfabrik in Putna bestimmt sein	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	a) 20 Heller b) 17 „ / a) 23 Heller b) 20 „
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	a) 10 Heller b) 10 „ / a) 12 Heller b) 12 „
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt D, unter VII enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·4 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	a) 10 Heller b) 7 „ / a) 11 Heller b) 8 „
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	
Besondere Bemerkungen		Die Steine müssen zum Strassenbau in Nimburg bestimmt sein und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen der Stadtrath in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
	13	14

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
8	Nr. 8 vom 20. Jänner 1900	593 und 594	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwesthahn Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn K. k. Oesterr. Staatshahnen	Mineralische Kohle	Mittelsteine St.E.G.	Chrudim Stadt	20. April 1900	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
7	Nr. 14 vom 6. Februar 1900	791	Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen		Braunkohlen	Grottau	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn etc.	Der Giltigkeitstermin wird bis 31. März 1900 verlängert	
8	Nr. 15 vom 8. Februar 1900	832	K. k. Oesterr. Staatshahnen		Braunkohlen	Grottau	Josefsthal-Kosmanos Jungbunglau	Die Giltigkeit erlischt mit 31. März 1900	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
63	Nr. 24 vom 1. März 1900	990	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Holzschachteln, in Kisten verpackt	Senftenberg	Wien (K.k.N.W.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	In Spalte 6 soll es statt: Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg richtig heissen: Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg	
64		988	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen		Coaks der Pos. K.-25	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Budapest-Ferenczváros Angyalföld etc. etc.	per Frachtbrief und Wagen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. **Wien, 8. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

I. Den Eltern des durch einen Eisenbahnunfall Getödteten stehen auf Grund des Haftpflichtgesetzes keine Schadenersatzansprüche für dasjenige zu, was ihnen durch den Tod ihres Kindes entgangen ist.

II. Die Entschädigungsleistungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes obliegen der den Betrieb der Unfallsbahn führenden Verwaltung und nicht der Eigenthümerin der betreffenden Bahn.

III. Der Gattin des bei einem Eisenbahnunfalle Getödteten steht auf Grund des Haftpflichtgesetzes kein Anspruch auf Ersatz der von ihr eingebrachten und infolge der Concurseröffnung über das Vermögen ihres verstorbenen Gatten verloren gegangenen Mitgift zu, insofern die Concurseröffnung nicht ausschliesslich durch den Tod des Gatten verursacht wurde. Die der Witwe auf Grund des Gesetzes oder Ehevertrages eingeräumten Ansprüche auf Rückerlangung der Mitgift sind vielmehr gegen die Verlassenschafts- oder Concursmasse zu richten.

IV. Den Kindern des bei einem Eisenbahnunfalle Getödteten steht nach dem Wortlaute des § 1327 a. b. G.-B. nur der Anspruch auf den Ersatz des thatsächlichen Entganges, also desjenigen zu, was im Zeitpunkte der Tödtung positiv feststeht. Sie haben jedoch gegenüber der Unfallsbahn keinen Anspruch auf einen ihnen in der Zukunft möglicher Weise zufallenden, von allerlei Nebenumständen bedingten Versorgungsanspruch.

V. Die Frage der passiven Klagslegitimation ist eine meritorische und ihre Erledigung daher dem Endurtheile vorzubehalten. Zur Begründung des Gerichtsstandes der Streitgenossenschaft genügt es, dass die Streitgenossenschaft in der Klage behauptet wird; der Zweitbeklagte folgt daher als Streitgenosse dem Gerichtsstande des Erstbeklagten, auch wenn diesem die passive Klagslegitimation thatsächlich fehlt.

(Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 30. December 1899, ZZ. 13.233, 13.232 und 13.234; Bestätigung der Entscheidungen des k. k. Handelsgerichtes in Wien vom 10. April 1899, Cg. II $\frac{9/99}{5}$, Cg. II $\frac{21/98}{9}$ und Cg. II $\frac{4/99}{5}$, und des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien vom 1. Juli 1899, Bc II $\frac{88/99}{8}$, Bc II $\frac{87/99}{12}$ und Bc II $\frac{89/99}{8}$.)

Aus Anlass der bei dem am 26. Juni 1897 in der Nähe der Station K. stattgehabten grossen Eisenbahnunfalle erfolgten Tödtung des Kaufmannes Adolf M. wurden von den Hinterbliebenen desselben gegen die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft als Eigenthümerin und gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung als betriebführende Verwaltung der Unfallsbahn nachstehende Klagen erhoben:

A. Von der Mutter des Getödteten Sarah M.:

1. auf Ersatz der Beerdigungskosten im Betrage von fl. 1234·43;
2. auf Zahlung einer lebenslänglichen Rente vom Todestage ihres Sohnes im monatlichen Betrage von fl. 221·60, bezw. eines Capitales von fl. 30.000 als Ersatz des ihr durch den Tod ihres Sohnes entgangenen Unterhaltes;
3. auf Ersatz der Gerichtskosten.

B. Von der Witwe des Getödteten Golde M.:

1. auf Ersatz des eingebrachten Heiratsgutes im Betrage von fl. 6800, dessen sie infolge des über das Vermögen des Getödteten eröffneten Concurses verlustig ging;
2. auf Zahlung einer Rente von fl. 160 monatlich für die Zeit vom 27. Juni 1897 bis zu ihrem Ableben;
3. auf Ersatz der von ihr für einen Grabstein und für Trauerkleider verausgabten Beträge von fl. 700;
4. auf Ersatz der Gerichtskosten.

C. Von der Vormundschaft der minderjährigen Kinder des Getödteten Berthold M. und Adolf M.:

1. auf Zahlung einer Rente von je fl. 50 monatlich vom 27. Juni 1897 bis zum vollendeten sechsten Lebensjahre jedes der beiden Kinder und von da an bis zur erlangten Selbsterhaltungsfähigkeit, jedenfalls aber bis zum vollendeten 20. Lebensjahre, jedes der beiden Kinder eine Monatsrente von je fl. 60 als Ersatz des ihnen durch den Verlust ihres Vaters entgangenen Unterhaltes;
2. auf Zahlung eines Versorgungsbetrages von je fl. 6000 für jedes Kind;
3. auf Ersatz der Gerichtskosten.

Seitens der Gerichte wurden sämmtliche Ansprüche aller Kläger in Ansehung der erstbeklagten Lemberg-

Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft in ihrer Gänze abgewiesen.

Desgleichen wurden die Kläger auch hinsichtlich der Staatseisenbahn-Verwaltung mit ihren Ansprüchen ad A 2 und 3, ad B 1 und ad C 2 gänzlich abgewiesen, hingegen wurde die Staatseisenbahn-Verwaltung verurtheilt: der Mutter des Getödteten Sarah M. den Betrag von fl. 1224·43 als Ersatz der Beerdigungskosten ihres Sohnes; der Witwe desselben, Golde M., eine Monatsrente von fl. 70 für die Dauer ihrer Witwenschaft, ferner den Betrag von fl. 700 als Ersatz der Kosten für den Grabstein und die Trauerkleider, sowie die Gerichtskosten im Betrage von fl. 165·10 und endlich den Kindern des Getödteten einen monatlichen Unterhaltsbeitrag von je fl. 50 bis zur Selbsterhaltungsfähigkeit derselben und die Gerichtskosten im Betrage von fl. 116·12 zu bezahlen.

Thatbestand.

In der Nacht vom 26. auf den 27. Juni 1897 stürzte die Locomotive, der Tender und mehrere Personenwagen des von Cz. nach L. verkehrenden Personenzuges der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn zwischen K. und T. infolge Einsturzes der daselbst befindlichen Eisenbahnbrücke in den darunter fliessenden K.-Bach, der, durch einen wolkenbruchartigen Gewitterregen hoch angeschwollen, die Brückenpfeiler unterwaschen hatte. Bei dieser Katastrophe, die unter entsetzlichen Umständen vor sich ging, büssten mehrere Personen, darunter auch der in einem abgestürzten Waggon befindlich gewesene Kaufmann Adolf M. das Leben ein. Derselbe wurde am 28. Juni als Leiche aus dem Bache gezogen.

Adolf M., der auf einer Geschäftsreise begriffen war und im 37. Lebensjahre stand, war Gesellschafter der Firma J. M. & Sohn, welche sich mit der Anfertigung von Confectionswäsche und Lieferung derselben an Provinzhandelsleute beschäftigte. Diese Firma bestand in ihrer bezeichneten Form seit März 1890 und war die Rechtsnachfolgerin der von dem Vater des Verunglückten Julius M. im Jahre 1880 mitbegründeten Firma J. M. & M., bezw. der seit 1883 an die Stelle der letzteren getretenen Firma J. M. Oeffentliche Gesellschafter der Firma J. M. & Sohn waren ursprünglich Julius und Adolf M. Der Erstere erkrankte im Jahre 1895 und übertrug seinen Geschäftsantheil mit Notariatsact vom 30. Mai 1895 an seine Gattin Sarah M., welche dann auch nach seinem am 29. Februar 1896 erfolgten Tode als öffentliche Gesellschafterin registrirt wurde. Im Jahre 1896 wurde die Firma insolvent, bestand jedoch nach Abschluss eines aussergerichtlichen Ausgleiches mit den Gläubigern weiter fort

Nachdem nunmehr auch Adolf M. bei dem erwähnten Bahnunglücke gestorben war, wurde mit dem Decrete des Wiener Handelsgerichtes vom 23. Juli 1897, Z. 124.093, über das Vermögen der Firma, ferner über dasjenige der Sarah M. und die Verlassenschaft nach Adolf M. der Concurs eröffnet.

Eine vervollständigte Bilanz vom Mai 1898 beziffert die Activen mit fl. 18.934·39. die Passiven mit fl. 50.231·94 und das Deficit mit fl. 31.297·55.

Der Concurs wurde mittelst Zwangsausgleiches beendet, wobei die Gläubiger 15 pCt. ihrer Forderungen sammt Zinsen erhielten, und sohin mit Decret des Wiener Handelsgerichtes vom 5. December 1898, Z. 21.197, für aufgehoben erklärt.

Die Kläger erheben unter Berufung auf das Haftpflichtgesetz und die §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. die schon oben angeführten Schadenersatzansprüche, und zwar solidarisch gegen die erstbeklagte Bahngesellschaft als Eigenthümerin der Bahn und gegen die Staatsverwaltung, die den Betrieb der Bahnstrecke auf eigene Gefahr und Rechnung übernommen hat. Das österreichische Haftpflichtgesetz mache nämlich nicht nur, wie das deutsche, die betriebführende Unternehmung, sondern nebst dieser auch die Unternehmung, in deren Verkehr der Unfall erfolgte, schlechtweg verantwortlich. Ueberdies sei die eingestürzte Eisenbahnbrücke von jeher durch ihre mangelhafte Construction einsturzgefährlich gewesen, wofür die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft hafte.

Die Competenz des Wiener Handelsgerichtes begründen die Kläger damit, dass sowohl die Erstbeklagte als auch die Staatseisenbahn-Verwaltung ihren Sitz in Wien haben und die letztere überdies als Streitgenosse dem Gerichtsstande der Erstbeklagten folgen müsse.

Demgegenüber bestreitet die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft ihre passive Klagslegitimation, weil § 1 des Haftpflichtgesetzes nur die Haftbarkeit der betriebführenden Bahnunternehmung für die Verkehrsereignungen im Auge habe, während sie doch ihre gesammte Ingerenz auf den Betrieb an den Staat abgegeben habe.

Das Eisenbahnärar schliesst sich seinerseits den Einwendungen der Erstbeklagten an und folgert aus dem Mangel der Passivlegitimation derselben, dass die Erstbeklagte mit dem Aerar in Ansehung des Streitgegenstandes nicht in Rechtsgemeinschaft im Sinne des § 11, Z. 1, C.-P.-O. stehe, daher nicht als Streitgenosse den Gerichtsstand für das Aerar begründen könne. Das Eisenbahnärar habe auch nicht seinen Sitz in Wien, vielmehr seien nach § 12 des Organisationsstatutes der k. k. Staatsbahnen vom 28. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 129, die einzelnen Staatsbahn-Directionen innerhalb ihres territorialen Wirkungskreises für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes verantwortlich, im vorliegenden Falle demnach die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau, welche nach § 74 J.-N., und wie nunmehr die neue Dienstinstruction für die k. k. Finanzprocuraturen vom 9. August 1898, R.-G.-Bl. Nr. 41, besage, am Sitze der zur Vertretung berufenen Finanzprocuratur, also beim k. k. Landes- als Handelsgerichte Lemberg zu klagen gewesen wäre. Die Klage sei daher wegen Unzuständigkeit des Gerichtes abzuweisen.

Seitens des Aerars wurde weiters die Haftpflicht in der Klagebeantwortung aus dem Grunde bestritten, weil das in jener Nacht herrschende ausserordentliche Gewitter als höhere Gewalt die Nichtverantwortlichkeit der Bahn begründe.

Dieser Standpunkt des Aerars, mit Rücksicht auf welchen die Kläger die Aufnahme eines umfangreichen Sicherungsbeweises erwirkt hatten, wurde jedoch nach rechtskräftiger Verurtheilung zweier Bahnbediensteter wegen Vergehens nach §§ 335 und 337 St.-G. bei der mündlichen Streitverhandlung aufgegeben.

Die Specificirung ihres Schadens unternahmen die Kläger in nachstehender Weise: Sie behaupten, der Concurs der Firma habe seine einzige Ursache in dem Tode des Adolf M., denn er sei der alleinige Leiter des Geschäftes gewesen, so dass dieses ohne ihn nicht fortbestehen konnte. Er habe, als er verunglückte, Incassi von Kunden per fl. 2000 bei sich geführt, welche nun dem Geschäfte fehlten. Zur Zeit des Unglücksfalles sei das Geschäft nicht passiv, sondern um mehr als

fl. 6000 activ gewesen. Dies wird damit begründet, dass die vorhanden gewesenen Waaren nach Erklärung der inventirenden Sachverständigen selbst um fl. 2000 mehr werth gewesen seien als die Cridainventur ausweist, dass ferner diese Waaren bei Effectuirung von bereits vorliegenden Bestellungen fl. 4000 Reingewinn abgeworfen hätten, dass die Aussenstände in höherem Masse einbringlich gewesen seien und dass an Beerdigungskosten nach Adolf M. fl. 1224 bezahlt werden mussten. Der Bruttogewinn des Geschäftes im Jahre 1896 habe fl. 18.956, die Regie fl. 8961, daher der Reingewinn fl. 9995 betragen.

Für den als unwahrscheinlich erklärten Fall, dass auch bei Lebzeiten des Adolf M. über dessen Geschäft der Concurs verhängt worden wäre, behaupten die Kläger, dass Adolf M., ein sehr tüchtiger und fleissiger Geschäftsmann, sich als Geschäftsreisender mindestens fl. 3000 jährlich verdient hätte, und bringen hiefür ein Zeugniss des Präsidenten und des Directors des Vereines reisender Kaufleute vom 16. August 1898 bei, welches besagt, die Vereinsleitung habe Adolf M. seit Jahren als tüchtigen Kaufmann gekannt, und sei der Anschauung, dass der Genannte als Geschäftsreisender in seiner Branche in Anbetracht seiner notorischen Tüchtigkeit, seines Fleisses und seiner Vertrauenswürdigkeit ein Jahreseinkommen von circa fl. 3000 hätte erzielen können. Des Weiteren behauptet die Mutter des Getödteten Sarah M. mit ihrem Sohne eine Vereinbarung getroffen zu haben, gemäss welcher er sich verpflichtet hatte, ihr statt des jeweiligen Gewinnantheiles von den ihr laut des vorerwähnten Notariatsactes zustehenden Zweidrittel-Antheilen an dem Geschäfte zur Bestreitung ihres Haushaltes fl. 40 wöchentlich, ferner den vierteljährigen Miethzins von fl. 145 und die Kosten der Erziehung ihrer Söhne Max und Rudolf zu bezahlen.

Diese Beträge seien ihr durch den Tod des Adolf M. entgangen, sie habe daher von der Bahn monatlich fl. 221·60 oder ein Entschädigungscapital von fl. 30.000 zu erhalten. In zweiter Linie macht Klägerin geltend, dass diese Beträge nur den anständigen Unterhalt darstellen, welchen der Sohn ihr zu leisten gesetzlich verpflichtet war, und dessen Ersatz der Bahn bei sinngemässer Auslegung der §§ 1295 und 1327 a. b. G.-B. obliege. Ferner habe sie für Leichenkosten nach ihrem Sohne fl. 1224·43 thatsächlich verausgabt.

Die Gattin des Getödteten Golde M. behauptet ihrerseits, der Verstorbene habe ihr aus den Erträgnissen des Geschäftes im Jahre 1896 für den Haushalt fl. 20 wöchentlich, für den Miethzins fl. 100 vierteljährig, und für andere Bedürfnisse fl. 1159, zusammen fl. 3599 gegeben, welche den angemessenen Unterhalt für sie bilden. Diese Beträge seien nun der Klägerin infolge des Todes ihres Gatten entgangen, ebenso von der demselben mit notariell legalisirten Ehepacten de dato Krakau, 9. Mai 1892, eingebrachten Mitgift — in der ursprünglich mit fl. 10.000 angegebenen, später richtiggestellten Höhe von fl. 8000 — ein Theilbetrag per fl. 6800, indem sie aus der Concursmassa nur eine Quote von fl. 1200 empfangen habe. Endlich habe sie für Trauerkleider den Betrag von fl. 100 und für den Grabstein fl. 600 ausgegeben.

Schliesslich führt die klagende Vormundschaft an, dass Adolf M. mit seinem Einkommen jedenfalls in der Lage gewesen wäre, seinen Kindern einen standesgemässen Unterhalt, nämlich Nahrung, Kleidung, Wohnung, Erziehung u. s. w., zu gewähren und sie zu versorgen; dass er seine Brüder habe studiren lassen, demnach zweifellos auch seine Söhne zum Studium bestimmte. Die Vormundschaft nimmt daher den Standpunkt ein, dass die Geklagten den hinterbliebenen Kindern eine Rente bis zur Selbsterhaltungsfähigkeit, jedenfalls aber bis zum vollendeten 20. Lebensjahre, und einen Versorgungsbetrag in der oben angeführten Höhe schulden.

Die Vertretung des Eisenbahnärars behauptet: Adolf M. sei bei seinem Tode bereits in statu cridae gewesen, das Geschäft habe ein so geringes Betriebscapital gehabt, dass die von den Klägern angegebenen Reingewinne unmöglich erzielt werden konnten. Die Bewerthungen der Sachverständigen im Concurse seien durchaus angemessen. Der Concurs habe umsoweniger verhütet werden können, als die Familie M. bereits anlässlich der Insolvenz vom Jahre 1896 alle Mittel erschöpft hatte, um den Concurs hintanzuhalten.

Darauf, was M. etwa in späterer Zukunft als Geschäftsreisender verdient hätte, sei als auf ein zu ungewisses Einkommen keine Rücksicht zu nehmen, da die Haftpflicht nur das im Momente des Unfalles mit Sicherheit zu erwartende, nicht aber ein ungewisses, zukünftiges Einkommen zur Grundlage habe.

Der Tod des Adolf M. sei also für die Einkünfte seiner Mutter gänzlich bedeutungslos gewesen. Ganz unzulässig sei der Anspruch auf Zuerkennung eines Entschädigungscapitals statt einer Rente, und im Gesetze insbesondere auch nicht begründet die Forderung aus dem Titel des anständigen Unterhaltes, da der im Haftpflichtgesetze citirte § 1327 a. b. G.-B. einen Ersatz der Alimentation bedürftiger Eltern nicht kenne.

Hingegen anerkannte die Vertretung des Aerars bei der mündlichen Streitverhandlung die Ersatzpflicht für die Leichenkosten per fl. 1224·43 ausdrücklich an.

Bezüglich der von der Gattin des verunglückten Adolf M. geltend gemachten Ansprüche erklärte die Vertretung des Aerars, derselbe sei weder im Jahre 1896 noch seither imstande gewesen, die Mitgift seiner Gattin zurückzuerstatten; die Heiratsgutforderung falle überdies gänzlich ausserhalb des Rahmens der Haftpflicht. Adolf M. habe aber zur Zeit seines Todes auch nicht mehr die Mittel besessen, um seinen gesetzlichen Verpflichtungen zur Alimentation nachzukommen. Jedenfalls seien die bezüglichen Anforderungen seiner Witwe viel zu hoch gegriffen, denn auch beim Fortbestande des Geschäftes hätte M. nur unter bedeutender Ueberschreitung seiner Verhältnisse seiner Gattin fl. 3600 jährlich zu ihrer und der Kinder Erhaltung geben können. Die Klägerin dürfe daher nicht eine Rente von fl. 160 monatlich und gleichzeitig die beiden hinterbliebenen Kinder des Verstorbenen je fl. 50 bis fl. 60 monatlich begehren. Hingegen wurde bei der Streitverhandlung der Anspruch auf Ersatz von fl. 700 für Trauerkleider und Grabstein anerkannt.

Die geltend gemachten Ansprüche der Kinder seien in der Höhe gleichfalls unangemessen und die Gewährung der Unterhaltskosten bis zu dem Minimalalter von 20 Jahren unbegründet, sowohl im Hinblicke auf § 140 a. b. G.-B., als auf die sociale Stellung und die Vermögensverhältnisse der Waisen.

Die erstbeklagte Bahngesellschaft begehrte sohin: Abweisung der Klagen und Kostenersatz; in processualer Hinsicht begehrte dieselbe in der mündlichen Verhandlung ein Zwischenurtheil gemäss der §§ 393 und 236 C.-P.-O. dahin, dass der Erstbeklagten die passive Klagslegitimation fehle.

Das zweitbeklagte Aerar begehrte: Feststellung mittelst Zwischenurtheiles, dass die Erstbeklagte der passiven Klagslegitimation ermangle und dass infolgedessen die örtliche Incompetenz in Ansehung des Aerars statthabe, mit dem Beisatze, dass bis zur rechtskräftigen Erledigung dieses Antrages das Verfahren ausgesetzt werde.

Der Senat beschloss, die Erlassung eines Zwischenurtheiles, bezw. den Abschluss der Verhandlung abzulehnen, da hinsichtlich der Klagslegitimation die gesetzlichen Voraussetzungen eines Zwischenurtheiles fehlen, und dass die Entscheidung über die Zuständigkeit des Gerichtes dem Endurtheile vorbehalten werde.

Entscheidungsgründe.

I. Die Einwendung der Unzuständigkeit rücksichtlich des Eisenbahnärars ist unbegründet. Die erstbeklagte Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien und konnte daher aus dem Titel der Haftpflicht ausschliesslich nur in Wien belangt werden. Das Aerar aber erscheint in der Klage infolge des nämlichen Unfalles und der nämlichen angeblichen Folgen desselben und weil es der Betriebsführer der im Eigenthume der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Strecke sei, geklagt, somit aus demselben thatsächlichen und rechtlichen Grunde wie die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn und als in Rechtsgemeinschaft mit dieser befindlich.

Es durfte daher das Aerar als eigentlicher Streitgenosse im Sinne des § 11, Z. 1, C.-P.-O. vor den Gerichtsstand der Streitgenossenschaft nach § 93 J.-N. gezogen werden. Hieran ändert der von Seiten des belangten Aerars geltend gemachte Umstand nichts, dass der erstbeklagten Bahngesellschaft die passive Klagslegitimation fehle, denn die Frage der Klagslegitimation betrifft, wenn auch nicht das Verschulden der geklagten Bahn, so doch die Verantwortlichkeit oder Nichtverantwortlichkeit derselben für den concreten Fall. Die Entscheidung dieser Frage ist von einer Prüfung der die Ersatzpflicht regelnden civilrechtlichen Normen und der speciellen bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn herrschenden thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse abhängig, und ihre negative Erledigung würde die Sachfälligkeit der Klage rücksichtlich des erstbeklagten Streitgenossen bedeuten. Diese Frage ist demnach eine meritorische und dem Endurtheile vorzubehalten. Auf die Zuständigkeit des Gerichtes kann sie keinen Einfluss haben.

Mit dieser Anschauung stimmt insbesondere auch die Fassung des § 93 J.-N. überein, nach welcher mehrere Personen, welche ihren allgemeinen Gerichtsstand vor verschiedenen Gerichten haben, als Streitgenossen bei dem Gerichtsstande eines der Streitgenossen geklagt werden können. Es genügt nach dieser Fassung, dass die Streitgenossenschaft nur von der Klage behauptet werde, und es wird nicht unterschieden, ob die materiellen Voraussetzungen einer Streitgenossenschaft auch wirklich vorliegen, ob alle Streitgenossen auch wirklich gegenüber der Klage passiv legitimirt sind.

II. Bei meritorischer Prüfung ist der Gerichtshof allerdings dahin gelangt, die Klage, soweit sie sich gegen die Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn-Gesellschaft richtet, zur Gänze abzuweisen. Mit dem Uebereinkommen vom 8. März 1894 hat nämlich die genannte Gesellschaft der Staatsverwaltung den gesammten Betrieb der Strecke, auf welcher sich der Unfall ereignete, übertragen.

Es erscheint somit klar, dass die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft sich jeder Ingerenz auf den Bahnbetrieb und die Vorkommnisse auf der Bahnstrecke begeben hat. Nach dem Haftpflichtgesetze, sowie nach dem allgemeinen im § 1295 a. b. G.-B. ausgesprochenen Grundsatze des Schadenrechtes trifft aber eine Schadenersatzpflicht immer nur den Beschädiger. Auch wo von einem Verschulden abgesehen wird, demnach auch bei Haftung für den blossen Zufall, wird doch immer nur derjenige, der den Schaden — culpos oder nicht culpos — herbeigeführt hat, zur Verantwortung gezogen. Es wird aber Niemandem beifallen, zu behaupten, dass eine Bahngesellschaft durch das blosse Eigenthum an einer Strecke einen Unfall herbeiführe.

Daran ändert auch der Umstand nichts, dass angeblich die eingestürzte Bahnbrücke schon zu einer Zeit, als noch die geklagte Gesellschaft den Betrieb ihrer Bahn in eigener Regie besorgte, mangelhaft oder einer Anschwellung des Baches nicht gewachsen gewesen sein soll. Es ist doch vornehmlich Pflicht der jeweiligen Betriebsverwaltung, auch solche Mängel zu beseitigen, welche bereits vor dem Zeitpunkte der Betriebsübernahme vorhanden waren.

III. Das zweitgeklagte Aerar hat sich nach Fallenlassen der Einwendung höherer Gewalt auf keinen der im § 2 des Haftpflichtgesetzes vorgesehenen befreienden Umstände berufen. Dem Gerichte oblag daher nur die Erwägung, ob und in welchem Ausmasse der durch das Haftpflichtgesetz gewährte Schadenersatzanspruch gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung den einzelnen Klägern zukomme.

A. Auf Grund des ausdrücklichen Anerkenntnisses des Aerars waren der Mutter des Verunglückten Sarah M. die von ihr verausgabten Beerdigungskosten per fl. 1224·43 zuzusprechen.

Hingegen konnte der Gerichtshof die Berechtigung weiterer Ansprüche der Klägerin nicht statuiren, u. zw. schon aus dem Grunde nicht, weil dieselbe ihre Klage auf die erweiterte Haftung der Bahn nach § 1 des Haftpflichtgesetzes gründet, gemäss dieses Paragraphen die Eisenbahn aber das Verschulden ihrer Organe nur nach Massgabe der §§ 1325—1327 a. b. G.-B. vertritt. Der § 1327 a. b. G.-B. erkennt nur in klaren Worten lediglich der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten, nicht aber seinen Eltern einen Schadenersatz für dasjenige zu, was ihnen durch den Tod entgangen ist. Es ist von vorneherein schwer anzunehmen, dass hiebei so naheliegende Ansprüche, wie die der vertragsmässigen Rechte oder gar der gesetzliche Alimentationsanspruch bedürftiger Eltern nach § 154 a. b. G.-B. von den äusserst sorgfältigen Redactoren des Gesetzbuches übersehen worden wären.

Diese Auffassung wird bestärkt einerseits dadurch, dass es einen guten Sinn hat, die Verbindlichkeit zur Erhaltung mittelloser Eltern als eine persönliche, auf sittlicher Grundlage beruhende und auf dritte Personen zwangsweise nicht übertragbare zu betrachten, andererseits durch die Geschichte des § 1327 a. b. G.-B. In § 446 des III. Theiles des Urentwurfes hiess es ausdrücklich im Vordersatze: „Erfolgt aus einer körperlichen Verletzung der Tod eines Hausvaters . . . .“, woraus hervorgeht, dass die Redactoren des Urentwurfes hauptsächlich die Schadenersatzpflicht für die Tödtung von Gatten und Vätern im Auge hatten. Der Schlusssatz des § 446 lautete aber im Urentwurfe: „Dieses Recht (auf Schadloshaltung) haben auch andere Personen, die

aus einer solchen Verletzung Schaden leiden" und dieser Satz wurde in der ersten Lesung mit Einstimmigkeit gestrichen, weil er zu unbestimmt sei und auch auf die Gläubiger bezogen werden könne, wobei Referent noch ausdrücklich darauf hinwies, dass das preussische Gesetz jene Personen hinzusetze, denen der Getödtete, ob sie gleich nicht zur Familie gehören, den Unterhalt schuldig war.

Der Mutter des Getödteten steht demnach gemäss § 1327 a. b. G.-B. und daher nach dem Haftpflichtgesetze, das die Klage angerufen hat, kein Anspruch gegen die Bahn zu, was auch durch die oberstgerichtliche Entscheidung vom 24. Jänner 1883, Z. 14.909, Glaser-Unger, Nr. 9276, ausgesprochen ist. Selbst wenn man diese Anschauung auf die von der Klägerin geltend gemachte Unterhaltsforderung beschränken, dagegen anerkennen wollte, dass sie aus dem von ihr angerufenen zweiten Titel, dem Vertrage mit ihrem Sohne oder dem Zugrundeliegen der Geschäftsantheile, gegen den an dem Tode des Sohnes Schuldtragenden nach § 1295 a. b. G.-B. klagbar auftreten könne, würde sie immer noch einen thatsächlichen Schaden nicht erwiesen haben.

Der Gerichtshof hat nämlich nicht als erwiesen annehmen können, dass ausschliesslich infolge des Todes des Wolf M. das unter der Firma J. M. und Sohn geführte Geschäft desselben insolvent und daher die Klägerin der Einkünfte beraubt wurde, welche sie als Gesellschafterin der Firma auf Grund einer Vereinbarung mit ihrem Sohne im jährlichen Ausmasse von fl. 2660 bezog. Vielmehr musste angenommen werden, dass die Insolvenz des Geschäftes bereits zu Lebzeiten des Adolf M. bestand, obschon möglicher Weise dessen Tod den factischen äusseren Anlass zur Concurseröffnung gebildet haben mag. Diese Ueberzeugung gewann der Gerichtshof daraus, dass der Concurs bereits wenige Wochen nach M.'s Tode verhängt wurde und die von den Sachverständigen aufgestellten, also völlig authentischen Ziffern der Cridabilanzen ein arges Missverhältniss zwischen dem Deficit und dem Geschäftsfonds ergaben. Es hätten somit auch die persönlichen Fähigkeiten und eventuell der Personalcredit des Firmainhabers den Zusammenbruch des Geschäftes auf die Dauer nicht aufhalten können. Mit der jedenfalls zu gewärtigenden, ja, nach der Ueberzeugung des Gerichtshofes bereits zur Zeit des Ablebens des M. materiell vorhanden gewesenen Insolvenz wäre aber selbstverständlich jede Verpflichtung des Cridatars zur Leistung irgend welcher Beträge an die Gesellschafterin der Firma erloschen, da dieselbe vielmehr selbst mit insolvent und Mitcridatarin geworden ist und werden musste.

B. Unbegründet ist auch der Anspruch der Gattin auf Ersatz einer angeblich von derselben ihrem Gatten zugebrachten Mitgift, in welcher Höhe immer. Nach den unzweideutigen Bestimmmungen des Haftpflichtgesetzes und des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches hat, wenn aus einer körperlichen Verletzung der Tod erfolgt, der Beschädiger der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten ausser den Kosten nur das, was ihnen dadurch entgangen ist, zu ersetzen. Zwischen der Tödtung des Adolf M. jedoch und dem Verluste des Heiratsgutes seitens der Klägerin, bezw. der denselben verursachenden Concurseröffnung, besteht — wie schon sub A dargelegt wurde — kein Causalnexus.

Wenn die Mitgift mit dem Vermögen des Verstorbenen seinerzeit vermengt wurde, bezw. im Geschäfte desselben verwendet wurde, so hat Klägerin die Ansprüche, die ihr das Gesetz oder der etwa bestehende Ehevertrag wegen Rückerlangung der Mitgift einräumen, nunmehr gegen die Verlassenschafts- oder Concursmasse zu richten. Diese Ansprüche hat die Klägerin auch wirklich gegen die Concursmasse angestrengt und die auf sie entfallende Quote bezogen. Insofern aber Klägerin einen ausnahmsweisen und entfernten Zusammenhang zwischen der Tödtung und dem Verluste ihres Heiratsgutes in der Weise herstellt, dass sie desselben nur der Concurs beraubt habe und der Concurs seinerseits nur infolge des Todes ihres Gatten eingetreten sei, so ist zu bemerken, dass nach den eigenen Angaben der Klägerin die Activen des Geschäftes zur Zeit der Verunglückung die Passiven nur um fl. 6000 überstiegen; von dem zweiten Theile der klägerischen Behauptung bezüglich der Ursachen des Concurses gilt dasselbe was sub A ausgeführt wurde und was auch hinsichtlich der Grundlagen, auf welche Klägerin ihre Ansprüche auf eine Rente stützt, in Betracht kommt.

Demgemäss, musste der Gerichtshof als Basis der Schadensberechnung nur dasjenige Einkommen betrachten, welches der Verstorbene ganz ohne Rücksicht auf seine Firma nach Auflösung derselben vermöge seiner kaufmännischen Fähigkeiten als Geschäftsreisender oder in ähnlicher Stellung zu verdienen und seiner Familie zum Lebensunterhalte darzubieten vermocht hätte. Die Einwendung des belangten Aerars, dass eine solche Einkommensquelle für die Haftpflicht gar nicht in Betracht komme, weil sie zu ungewiss und einer fernen Zukunft vorbehalten sei, konnte der Gerichtshof als zutreffend nicht annehmen, denn schon während der Dauer des Concurses hätte dem Verstorbenen dasjenige, was er durch eigenen Fleiss erworben hätte, von der Gläubigerschaft überlassen werden müssen, soweit es zum Unterhalte für ihn und für Personen, denen ihm gegenüber ein gesetzlicher Anspruch auf Unterhalt zustand, erforderlich war. Die Höhe des Einkommens nun, welche M. als Geschäftsreisender hätte erzielen können, hat Klägerin mit fl. 3000 jährlich beziffert und der Gerichtshof hat unter Anwendung seiner Beweiswürdigung diese Ziffer als angemessen befunden.

Um zu jener Ziffer zu gelangen, welche der Witwe für ihre Person als Jahresrente zuzusprechen ist, muss vorerst constatirt werden, dass von der vom Verstorbenen verdienten Summe nicht nur dieser selbst mit seinem eigenen Aufwande, sondern nebst der Klägerin als Gattin im Sinne des Gesetzes seine beiden Kinder theilgenommen hätten.

Der Gerichtshof hat nun die obigen fl. 3000 unter Anwendung des § 273 C.-P.-O. nach freier Ueberzeugung in der Weise getheilt, dass er annahm, es wäre ein Betrag von circa fl. 1000 für Adolf M. selbst, der Rest für die Witwe und die beiden Kinder, und zwar für erstere ungefähr fl. 800, zur Verwendung gelangt. Diese Auftheilung entspricht annähernd einer Monatsrente von fl. 70 für die Witwe, die ihr auch zugesprochen wurden.

C. Das Begehren der Vormundschaft auf Zahlung eines Versorgungsbetrages von je fl. 6000 für jedes Kind ist unbegründet, da ein solcher Zuspruch lediglich auf blosse Vermuthungen und auf den Eintritt vollständig ungewisser Thatumstände gegründet werden müsste. Es erscheint derzeit unbekannt, ob je die Umstände eintreten werden, welche den Verstorbenen verpflichtet hätten, seinen Kindern zum Antritte eines Gewerbes ein Capital beizustellen, es erscheint ferner un-

gewiss, ob der Verstorbene überhaupt in der Lage gewesen wäre, seinen Kindern dieses Capital zu leisten, und in welcher Höhe er hiezu imstande gewesen wäre, ja es ist unbekannt, ob nicht umgekehrt die Kinder schon in relativ jungen Jahren verpflichtet gewesen wären, ihren Vater zu unterstützen. Nach § 1327 a. b. G.-B. ist aber der Beschädiger nur den thatsächlichen Entgang, also dasjenige, was im Zeitpunkte der Verletzung positiv feststeht, den Kindern des Getödteten zu ersetzen schuldig, weshalb das Begehren auf Leistung eines Versorgungscapitals zurückzuweisen war. Hingegen war den minderjährigen Kindern eine Rente als Unterhaltsbeitrag zuzusprechen. Der Gerichtshof hat jedoch als Basis der Berechnung derselben aus den sub A angeführten Gründen nicht wie die Klage die Einkünfte der Familie M. aus dem Geschäfte, sondern einen Betrag von fl. 3000, welchen M. nach Auflösung des Geschäftes als Geschäftsreisender oder dergleichen muthmasslich verdient hätte, angenommen.

Der Zeitpunkt, bis zu welchem dieser Betrag den Kindern gebührt, war gemäss der Klage im Sinne des § 141 a. b. G.-B. bis zum Eintritte der Selbsterhaltungsfähigkeit festzusetzen, jedoch, ebenfalls entsprechend dem § 141 a. b. G.-B., ohne den von der Klagsseite begehrten Beisatz „jedenfalls bis zum vollendeten 20. Lebensjahre“, da es zweifellos möglich ist, dass die Minderjährigen auch vor dem 20. Lebensjahre die Fähigkeit, sich selbst zu erhalten, erlangen.

Auch hat das Gericht eine verschiedene Schätzung der Rente vom 6. Lebensjahre der Kinder ab mit Rücksicht auf die Höhe des zuerkannten Betrages nicht acceptirt.

Die vorstehenden Entscheidungen der ersten Instanz wurden von der zweiten und dritten Instanz ad Punkt I, II und III A und C vollinhaltlich bestätigt und ad Punkt III B dahin abgeändert, dass die der Witwe zuerkannte Rente von fl. 70 monatlich derselben nur bis zum Zeitpunkte ihrer Wiederverehelichung zu bezahlen sei.

[E.-M.-Z. 5769, 6089 und 6090 ex 1900.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. Februar wurde seitens des Herrn Finanzministers auf Grund Allerhöchster Ermächtigung der seinerzeit zur verfassungsmässigen Behandlung eingebrachte (siehe Nr. 127 ex 1899) Entwurf des Finanzgesetzes für das Jahr 1899 sammt dem bezüglichen Staatsvoranschlage und dem Investitionspräliminare zurückgezogen.

In der Sitzung vom 2. März richteten der Abgeordnete Hofer und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellation:

„Die Rücksichtslosigkeit, mit welcher die Direction der Buschtěhrader Eisenbahn dem reisenden Publicum begegnet und die so weit geht, dass es im Winter öfter vorkommt, dass des Nachts Reisende ungeheizte und spärlich oder gar nicht beleuchtete Wagen, namentlich zwischen Falkenau und Eger benützen müssen, hat wiederholt zu berechtigten Beschwerden Anlass gegeben. Aber auch sonst herrschen Zustände, die einer dringenden Abhilfe bedürfen, und haben solche Zustände den Gemeindeausschuss von Graslitz veranlasst, eine Entschliessung zu fassen, die in nachstehenden Forderungen ihren Ausdruck findet. Die Stadt Graslitz hat sich dank ihres Gewerbefleisses und der damit verbundenen hochentwickelten Industrie zu einem bedeutenden Ansehen emporgeschwungen und dadurch auch zur wesentlichen Steigerung der Einnahmen der Buschtěhrader Eisenbahn beigetragen. Zudem leistete sie auch im Jahre 1886 zur Errichtung des Bahnhofes Obergraslitz einen Beitrag von Kronen 100.000.

Der Zustand der beiden Bahnhöfe Ober- und Untergraslitz ist aber dermalen völlig unzulänglich, den erhöhten Ansprüchen in keiner Weise entsprechend. Ausserdem ist auch die Verkehrseinrichtung keine den Verhältnissen entsprechende.

In der erwähnten Entschliessung vom 23. Februar 1900 kommen diese Mängel in folgenden Forderungen zum Ausdrucke:

1. Die ganze Bahnhofsanlage Obergraslitz wäre unverzüglich zu erweitern, da kein genügender Platz zum Ausladen vorhanden ist und die zum Abstreifen bestimmten Wagen, welche überdies durch die rangirenden Züge behindert sind, selbst bis auf die Mittelgeleise fahren müssen; endlich Langholz hier überhaupt nicht ausgeladen werden kann.

2. Wäre an Stelle des provisorischen, aus Bundwerk hergestellten Bahnhofgebäudes Obergraslitz, welches nur niedrige und unzulängliche Räume besitzt und ausser den zwei beschränkten Restaurationslocalitäten nicht einmal Wartesäle für das Publicum enthält, ein den Verkehrsverhältnissen entsprechendes Bahnhofgebäude nebst überdachtem Perron herzustellen.

3. Es wäre für genügend grosse und zweckentsprechende Magazine auf der Station Obergraslitz Sorge zu tragen, damit dem Unfuge, dass Waaren im Freien aufgestapelt werden müssen, gesteuert werde.

4. Es wären die Kanzleien des k. k. Zollamtes und des Frachtencassiers in Obergraslitz in menschenwürdigen, den feuerpolizeilichen, sanitären und hygienischen Anforderungen entsprechenden, neu zu errichtenden Gebäuden unterzubringen.

5. Am Bahnhofe Obergraslitz und auf dem Vorplatze bis zum Anschlusse an die Zufahrtsstrasse wäre die Gasbeleuchtung einzuführen.

6. Wäre die hölzerne, die Aufschrift „Bahnhof Untergraslitz“ tragende feuergefährliche Bude, welche als unzureichendes Provisorium mit nur einer Wartekammer lange genug geduldet wurde, durch ein angemessenes, feuersicheres, die erforderlichen Warte- und Restaurationsräume enthaltendes Bahnhofsgebäude zu ersetzen.

7. Wären die gemischten Züge in Personenzüge umzuwandeln und die nur 30 km lange Strecke Klingenthal—Falkenau, beziehungsweise umgekehrt, in entsprechend kurzer Zeit und nicht wie bisher in 1 Stunde 25 Minuten bis 2 Stunden 30 Minuten zurückzulegen.

8. Wäre mit Rücksicht auf die einzuführenden Personenzüge der bisher im Sommer um 4 Uhr 16 Minuten Früh von Obergraslitz abgegangene Zug erst um 4 Uhr 45 Minuten von Obergraslitz abzulassen, hiebei aber für den Anschluss zu dem um 5 Uhr 40 Minuten von Falkenau nach Eger gehenden Zug Fürsorge zu treffen. Ebenso wäre der Sommerlocalzug ab Komotau 6 Uhr 45 Minuten Abends in der Abfahrtszeit auf eine Stunde später zu verlegen.

9. Wäre der im Sommer um 9 Uhr 44 Minuten Abends von Falkenau nach Graslitz verkehrende Zug erst um 10 Uhr 45 Minuten Abends von Falkenau mit beschleunigter Fahrt abzulassen, damit die von Eger, Marienbad u. s. w. Kommenden erst um 9 Uhr 45 Minuten Abends von Eger abfahren brauchen, während sie jetzt um 6 Uhr 20 Minuten Abends von Eger abfahren und in Falkenau 2 Stunden 29 Minuten auf den Anschluss nach Graslitz warten müssen.

10. Wären nicht nur die auf der Strecke Prag—Eger ausrangirten älteren Waggons auf der Strecke Falkenau—Klingenthal zu verwenden, sondern sollen auch neue Waggons in genügender Zahl eingestellt werden. Ebenso wäre die Waggonbeleuchtung zu verbessern.

Die Unterfertigten stellen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Ist Seine Excellenz geneigt, über die geschilderten Mängel Erhebungen pflegen zu lassen und dafür Sorge tragen zu wollen, dass den berechtigten Wünschen der Stadt Graslitz seitens der Direction der Buschtěhrader Bahn Rechnung getragen werde?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gmünd - Litschau - Heidenreichstein. (Industriegeleise zu dem Fabriksetablissement der Firma Gebrüder Eisert: Baubewilligung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat hinsichtlich des vom Landeseisenbahnamte in Wien vorgelegten Projectes für ein auf offener Strecke der in Bau begriffenen Zweiglinie Alt-Nagelberg — Heidenreichstein

der Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein abzweigendes, 200 m langes Industriegeleise zu dem Fabriksetablissement der Firma Gebrüder Eisert die Baubewilligung ertheilt.

[E.-M.-Z. 1499.]

Localbahn Friedland-Hermsdorf. (Locomotivremise in der Grenzstation Hermsdorf.) Die von der Bauabtheilung H. Bachstein in Friedland vorgelegten Pläne für die Locomotivremise in der Grenzstation Hermsdorf der Localbahn Friedland-Hermsdorf wurden als entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Ueberprüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7742.]

Projectirte Localbahn von der Station Misslitz nach Hosterlitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von Dr. Moriz Singer, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Misslitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über den Markt Misslitz nach Hosterlitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 20. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 9758.]

Projectirte Localbahn von der Station Nixdorf an die Reichsgrenze nächst Niedereinsiedel. (Anordnung der politischen Begehung und Feststellung des Grenzübergangspunktes.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Nixdorf der Linie Rumburg—Nixdorf der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft an die österreichisch-sächsische Reichsgrenze nächst Niedereinsiedel die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen im Zusammenhange mit der Festsetzung der Lage und Höhe des Grenzübergangspunktes für die Fortsetzung der gegenständlichen Bahnlinie gegen Sebnitz auf den 20. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Heinrich Wojaček betraut.

[E.-M.-Z. 10.266.]

Localbahn Piła - Jaworzno. (Abzugsgraben in km 19·7/8: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgetheilte Ergebniss der am 30. Jänner durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Projectes für die Herstellung eines Durchlasses nebst dem zugehörigen Wasserabzugsgraben in km 19·7/8 der Localbahn Piła-Jaworzno, sowie der auf Grund des Ergebnisses ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 8648.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate August 1899.) Im Monate August 1899 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 6 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 9 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (beide bei Personenzügen), 16 Zusammenstösse in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet, 19 Reisende und 13 Bahnbedienstete verletzt.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Erfurt: Aenderung der Bezeichnung der Station Deuben.) Zufolge Kundmachung der obigen Eisenbahn-Direction vom 17. Februar hat die an der Bahnstrecke Weissenfels—Zeitz gelegene Station Deuben ab 1. März die Bezeichnung „Deuben b. Zeitz“ erhalten.

— (Directionsbezirk Altona: Verwechslung der Haltestelle Kastorf mit der Güterhaltestelle der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wird darauf aufmerksam gemacht, dass die an der Strecke Hagenow Land—Oldesloe des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona gelegene Haltestelle Kastorf und die nur dem Wagenladungsverkehre dienende, an der Strecke Malchin — Neubrandenburg gelegene Güterhaltestelle Kastorf der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn häufig mit einander verwechselt werden, daher die handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung anheim gestellt wird.

Bayern. (Die Erträgnisse der Bayerischen Staatseisenbahnen und der Staatshaushalt.) In der Sitzung der bayerischen Abgeordnetenkammer legte am 29. September 1899 der Finanzminister das Budget für das Jahr 1900/1901 vor. Aus den Mittheilungen des Ministers ist zu entnehmen, dass die Ueberschüsse der Jahre 1896 und 1897 rund Mk. 64,000.000 betrugen und dass sich die bedeutendste Mehreinnahme bei dem Etat der Staatseisenbahnen ergeben habe, nämlich Mk. 10,621.000 für 1896 und Mk. 12,639.000 für 1897, somit für die ganze Finanzperiode Mk. 23,260.000. Die Mehreinnahme ist auf den ausserordentlichen Verkehrsaufschwung zurückzuführen, mit dem bei der Etatsaufstellung in diesem Umfange nicht zu rechnen war, und zwar umsoweniger, als die Finanzperiode 1892/93 sogar mit einem Fehlbetrage von Mk. 2,500.000 und die Finanzperiode 1894/95 nur mit einem Mehrerträgnisse von Mk. 3,400.000 abgeschlossen hatte. Der gleiche Verkehrsaufschwung hat sich auch bei dem Etat der Zinszuschüsse der Pfälzischen Eisenbahnen fühlbar gemacht und zur Folge gehabt, dass diese Bahnen nicht nur keine Zinszuschüsse erforderten, sondern Mk. 1,880.000 an die Centralstaatscasse ablieferten. Der Staatseisenbahnetat für 1900/01 bilancirt mit Mk. 166,547.000, indem die Einnahmen um rund Mk. 22,853.000 und die Ausgaben um rund Mk. 20,961.000 höher veranschlagt sind. Die Einnahmen sind im Hinblicke auf die stetig fortschreitende Verkehrszunahme höher gegriffen als die wirklichen Einnahmen des Jahres 1898, in den Etat wurden neben den infolge der Verkehrssteigerung unvermeidlichen Mehrausgaben nennenswerthe Summen für Ergänzung und Erweiterung der baulichen Aulagen, sowie für Ersatz und Vermehrung des Fahrmaterials, dann für wesentliche Verbesserungen der Verhältnisse des Personals eingestellt. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beträgt Mk. 46,465.000 und reicht nicht blos zur Verzinsung der Eisenbahnschuld und zur Bestreitung des Aufwandes für Ruhegehälter und Unterstützungen, sondern ermöglicht noch die Abführung eines Betrages von Mk. 2,980.000 an allgemeine Staatsfonds. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Sachsen. (Arbeiterkarten auf den Staatseisenbahnen.) Seit 2. October 1899 ist die bisherige Einrichtung, wonach Arbeiter-Monatskarten und -Wochenkarten zu bestimmten Zügen benutzbar sind, dahin erweitert worden, dass die Karten zur Fahrt von der Ausgabestation als dem Wohnorte nach der Bestimmungsstation als dem Arbeitsorte zu allen denjenigen Zügen mit IV. Wagenclasse gelten, welche vor 8 Uhr Morgens verkehren, während sie zur Fahrt vom Arbeitsorte nach dem Wohnorte zu allen denjenigen Zügen mit IV. Wagenclasse gelten, welche nach 4 Uhr Nachmittags verkehren. Soweit jetzt solche Karten zu Zügen benutzbar sind, die über 8 Uhr Vormittags hinaus oder vor 4 Uhr Nachmittags verkehren, wird hieran bis auf Weiteres nichts geändert; die zugelassenen Züge sind aus den auf den Stationen angebrachten Anschlägen ersichtlich.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Russland. (Eröffnung des regelmässigen Verkehres auf der Nikolskoje-Grodekowo-Zweigbahn.) Die russische Eisenbahn-Verwaltung verlautbart, dass seit 1./13. Jänner der regelmässige Verkehr aller Züge auf der Nikolskoje-Grodekowo-Zweigbahn in einer Ausdehnung von 91 Werst eröffnet und diese Strecke mit der Ussuri-Eisenbahn vereinigt worden ist.

Italien. (Elektrische Tramway Oneglia-Ponto Maurizio.) Die Firma Siemens und Halske, Concessionärin der elektrischen Tramway Oneglia-Porto Maurizio und der elektrischen Beleuchtung in diesen beiden Städten, hat eine Actiengesellschaft für die genannte elektrische Tramway gegründet und werden demnächst die Bauarbeiten in Angriff genommen werden.

— (Ermässigung der Kohlentarife auf der Linie Mailand—Venedig.) Die italienische Südbahn unterbreitete der „Voss. Ztg.“ zufolge der Regierung Vorschläge wegen Ermässigung der Kohlentarife auf der Linie Mailand—Venedig, um hiedurch wettbewerbsfähig gegen die Mittelmeerbahn zu werden, welche nach der Meinung der Südbahn den Dienst auf der Linie Genua—Oberitalien durchaus nicht bewältigen könne.

— (Einführung des Saccardo-Ventilationsapparates in den Tunnels Sella und Lavagnola der Eisenbahn Bra-Savona.) Wie der „Monitore delle Strade ferrate“ berichtet, hat das General-Inspectorat der Eisenbahnen das von der Mittelmeerbahn vorgelegte Project für die Einrichtung des Saccardo-Ventilationsapparates in den Tunnels Sella und Lavagnola der Linie Bra—Savona genehmigt. Die Gesammtkosten belaufen sich auf L. 210.000.

— (Zufahrtslinien zum Simplon.) Von den seitens der italienischen Mittelmeerbahn in Aussicht genommenen Zufahrtslinien zum Simplon hat der Staatsrath in Rom die Linie Domodossola—Iselle unter Vorbehalt einiger Aenderungen jetzt genehmigt. Die zur Südseite des Simplontunnels führende Linie erhält nach diesem Projecte eine Länge von 19 km, einschliesslich eines 3 km langen Kehrtunnels, mit 18 Permill Höchststeigung im Tunnel und 25 Permill Höchststeigung auf offener Strecke. Der zu überwindende Höhenunterschied zwischen Domodossola (271 m ü. M.) und Iselle (633 m ü. M.) beträgt 362 m. Auf dem doppelspurig anzulegenden Bahnkörper soll zunächst nur ein Geleise ausgeführt werden. Den ursprünglichen Kostenvoranschlag von Frcs. 22,000.000 hat der Staatsrath auf Frcs. 18,000.000 herabgesetzt.

— (Ausgestaltung der Giovilinie.) Dem Ministerium für öffentliche Arbeiten sind zwei Projecte für neue Zufahrtslinien zum Hafen von Genua vorgelegt worden. Das eine erfordert L. 6,800.000, das zweite L. 6,000.000. Die Prüfung dieser Projecte soll mit der grösstmöglichsten Beschleunigung vorgenommen werden, weil die Arbeiten desto eher in Angriff genommen werden sollen, als sie gleichzeitig mit der Eröffnung des Verkehres zwischen Italien und Mitteleuropa über den Simplon in Betrieb gesetzt werden sollen. Nach den vorhandenen Projecten für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Giovilinien soll durch denselben die Leistungsfähigkeit dieser Linie bedeutend erhöht werden, so dass, während gegenwärtig bei der Dampfförderung 49 Frachtzüge und 15 Personenzüge verkehren, künftighin mit dem elektrischen Betriebe 95 Frachtzüge á 20 Wagen bei einer Vermehrung auch der Personenzüge werden in Verkehr gesetzt werden können. Die elektrischen Locomotoren für die Frachtzüge werden 544, jene für die Personenzüge 840 Pferdekräfte haben.

— (Verlängerung der Eriträischen Eisenbahn bis Asmara.) Der Gouverneur der Eriträischen Colonie wurde ermächtigt, zur Deckung der auflaufenden Kosten für die Verlängerung der Eisenbahn von Saati nach dem Hochplateau die Ueberschüsse der Einnahmen der Colonie zu verwenden. 12 km dieser neuen Linie, wovon 8 km der Unternehmung Paganelli überlassen wurden, sind bereits trassirt und wurden auch die Bauarbeiten bereits in Angriff genommen. Diese 8 km führen von Saati bis zum Flusse Digdigta. Die übrigen 4 km führen vom Flusse Digdigta bis zur Ebene von Saberguma. Diese Eisenbahn wird den raschen Verkehr zwischen Massaua und der Hochebene vermitteln und die Verbindung mit jenem Landstriche herstellen, wo die heisse Zone aufhört und kein Fieber herrscht.

— (Elektrische Tramway Samaden-Tirano.) Die Unternehmung Froté und Westermann in Zürich hat durch die schweizerische Gesandschaft in Italien beim Ministerium für öffentliche Arbeiten um die Concession zum Baue und Betriebe der auf italienischem Teritorium befindlichen Strecke Campo-Cologno—Tirano der Bernina-Eisenbahn Samaden-Tirano angesucht. Die neue Linie wird eine Spurweite von einen Meter, einen Minimalcurvenradius von 40 m und eine Maximalsteigung von 80 per mille in der Schweiz und von 70 per mille auf der italienischen Strecke haben.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen.) In dem Zeitraume vom 1. Juli bis zum 31. December 1899 erzielten die Sicilischen Eisenbahnen eine Einnahme von L. 6,000.986, das ist um L. 232.597 mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres.

Serbien. (Ausbau des Bahnnetzes.) Die kgl. serbische Regierung hat, wie berichtet wird, den Ausbau des Eisenbahnnetzes in eigene Regie zu nehmen beschlossen und wurde aus diesem Anlasse die seinerzeit einem englischen Consortium verliehene, in jüngster Zeit aber bereits verfallene Concession nicht wieder erneuert. An Stelle der ursprünglich in Aussicht genommenen 550 km sollen nun deren 1000 gebaut werden. Die wichtigsten dieser Linien sind: Belgrad—Lopovo—Kragujevac—südliche Landesgrenze zum seinerzeitigen Anschlusse an die in Mitrovica als Sackbahn endigende Flügelbahn Mitrovica-Usküb (-Salonichi) der Orientbahnlinie (Nis)—Ristovac—Usküb—Salonichi, wodurch der gegenwärtigen gegenüber die Verbindung zwischen Belgrad und Salonichi verkürzt werden wird, ferner die das serbische Bahnnetz mit dem rumänischen von Nisch aus verbindende als Hauptlinie herzustellende Timakbahn. Ein Theil des projectirten Bahnnetzes soll schmalspurig ausgeführt und der Bau, eventuell auch der Betrieb, solcher Linien von Fall zu Fall an Privatunternehmungen vergeben werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Exportcomité des Staatseisenbahnrathes. Am 5. März hat im k. k. Eisenbahnministerium die erste Sitzung des vom Staatseisenbahnrathe eingesetzten Comité zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Exporttarife unter dem Vorsitze des Comité-Obmannes Handelskammerpräsidenten Max Mauthner stattgefunden.

Für die in Frage kommenden Artikelgruppen wurden folgende Subcomités gebildet:

Gruppe I: Allgemeine Fragen der Exporttarifirung (Obmann kaiserlicher Rath Kocourek).

Gruppe II: Getreide, Mahlproducte, Malz, Sämereien, Bier, Wein, Obst, Eier, Mineralwässer, Zucker, Spiritus (Obmann Handelskammerrath Briess).

Gruppe III: Erden, Cement, Kalk, Steine, Thon und Thonwaaren, Glas und Glaswaaren, Porzellan (Obmann Handelskammerpräsident Lemach).

Gruppe IV: Holz und Holzwaaren, Möbel, Möbelbestandtheile, Holzstoff und Holzzellstoff, Papier und Pappe (Obmann kaiserlicher Rath Boschan).

Gruppe V: Chemische Producte, Petroleum und dessen Derivate (Obmann Herrenhausmitglied Ritter von Gorayski).

Gruppe VI: Erze, Kohlen, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Metalle, Maschinen, Eisenbahnfahrzeuge (Obmann Bergrath Ritter von Gutmann).

Gruppe VII: Textilindustrie (Obmann Handelskammerpräsident Welponer).

Gruppe VIII: Verkehr mit den Seehäfen (Obmann Reichsrathsabgeordneter Basevi).

Die einzelnen Subcomités werden in der nächsten Zeit zusammentreten und ihre vorbereitenden Anträge an das Plenum des Comité zu stellen haben.

Hierauf wurde die Frage der Tarifirung von Grubenholz im Export in Verhandlung gezogen. Die Majorität des Comité sprach sich nach längerer Debatte dahin aus, dass die dermalige billige Tarifirung der Oesterr. Staatsbahnen für Holz zu Grubenzwecken im Export künftighin nur auf Rundholz mit einer Maximalstärke von 30 cm an stärkeren Ende bei nachgewiesenem Bezuge durch eine Grube Anwendung finden solle.

Schliesslich wurden mehrere vom Staatseisenbahnrathe dem Comité zugewiesene und aus Interessentenkreisen unmittelbar eingelangte Anträge den betreffenden Subcomités zur Berathung und Antragstellung überwiesen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Mai 1899 für den öffentlichen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnete, früher bereits als Schleppbahn betriebene 6·04 km lange Strecke Friedburg-Lengau—Schneegattern der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXVI. Stückes.) Das am 1. März herausgegebene XXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4740: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 24. Februar 1900, Z. 35.312, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 4741: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 27. Februar 1900, Z. 20.049, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Krain.

Nr. 4742: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 27. Februar 1900, Z. 20.217, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Schlesien.

Nr. 4743: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 27. Februar 1900, Z. 7065, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

— (Inhalt des XXXVII. Stückes.) Das am 2. März herausgegebene XXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4744: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. Februar 1900, Z. 35.021, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Gemeinde Zittau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. April 1900 gelangen im Verkehre zwischen Trnowan und Görkau, Eisenberg und Ober-Georgenthal über Komotau directe Personenzug-Fahrkarten III. Classe zur Ausgabe.

Wien, am 3. März 1900. [224]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung eines neuen Tarif-Theiles I, Abtheilung B.

Mit 1. März 1900 ist der neue Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification und ein alphabetisches Verzeichniss hiezu, in Wirksamkeit getreten.

Hiedurch wird der Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Mai 1899 aufgehoben.

Wien, am 3. März 1900. [225]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigungen des Tarifes vom 1. Jänner 1900.

In dem Tarife vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, Theil II, Heft 1a, sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Die am Fusse der Seite 24 angebrachte Bemerkung:

„††) Für Schuhwerk aller Art“

ist durch die Beifügung:

„nur giltig in der Richtung nach Italien“

zu ergänzen.

Auf Seite 76 ist unter Vöslau-Gainfarn (S.B.) an Stelle des Textes der Pos. 814/976 und 815/977 (Rubriken 1, 2 und 3) der folgende zu setzen:

820	978	Garne von Schafwolle, eindrähtige oder zweidrähtige . . . . .
820	978	— wie vorstehend, mehrdrähtige . . .

Die vorstehenden Berichtigungen werden in den nächsten Nachtrag zu dem oben bezeichneten Tarife aufgenommen werden.

Wien, am 2. März 1900. [226]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Oesterr. Nordwestbahn.

5. März. Auf der Localbahn Melnik-Mšeno wurde mit dem Zuge 7405 der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

5. März. Wegen Schneeverwehung wurde auf der Localbahn Grulich—Mähr.-Schildberg der Gesammtverkehr mit dem Zuge 551 eingestellt.

6. März. In der Strecke Grulich—Mähr.-Schildberg wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge 553 wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

6. März. Der Verkehr mit Aussig Landungsplatz wurde wieder aufgenommen.

Ausland.

Bayerischer Eisenbahnrath. (Ergebnisse der 45. Sitzung.) Von den Verhandlungsgegenständen, welche in der am 6. und 7. Februar unter dem Vorsitze des General-Directors von Ebermayer abgehaltenen 45. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes zur Berathung standen, sind als die wichtigeren zu erwähnen:

1. Die zur Begutachtung gestellte Frage der Auflassung des Sperrigkeitszuschlages für die sogenannte rückengewaschene Schafwolle und

2. die neue Fassung der bayerischen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, betreffend die Entladefristen für die von den Empfängern abzuladenden Wagenladungsgüter.

Bezüglich des ersteren Berathungsgegenstandes wurde betont, dass die sogenannte rückengewaschene Wolle von der Schmutz- oder Schweisswolle, welche keinen Sperrigkeitszuschlag zu tragen habe, sich erheblich weniger unterscheide als von der chemisch gewaschenen Wolle (Fabrikswäsche) und dass im Handel und Verkehr unter gewaschener Wolle allgemein nur die chemisch gewaschene Wolle verstanden werde. Die dem Eisenbahnrathe dementsprechend unterbreiteten Fragen, ob er die Beseitigung des Sperrigkeitszuschlages für die sogenannte rückengewaschene Wolle für angezeigt erachte und ob er mit der Stellung eines Antrages an die ständige Tarifcommission dahingehend einverstanden sei, dass gewaschene Wolle in Ballen runder oder cylindrischer Form unter 100 kg Einzelgewicht nur insolange sperrig berechnet werde, als sich nicht die Fracht für 100 kg Einzelgewicht billiger stelle, wurde hierauf einstimmig bejaht. Der zweite Berathungsgegenstand, die Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, gewähren folgende Entladungsfristen:

a) 12 Geschäftsstunden nach Beginn der Entladefrist, wenn der Empfänger innerhalb 5 km von der Station wohnt, wobei jedoch die Entladefrist, wenn sie spätestens um 9 Uhr Vormittags beginnt, mit dem Ablaufe der Geschäftsstunden dieses Tages endigt;

b) 18 Geschäftsstunden nach Beginn der Entladefrist, wenn der Empfänger mehr als 5 km von der Station wohnt.

Diese Bestimmungen fanden im Allgemeinen die Anerkennung des Eisenbahnrathes umsomehr, als hiedurch der Wagenumschlag beschleunigt wird und somit auch dem Wagenmangel einigermassen vorgebeugt werden würde.

Nach Erledigung dieser Gegenstände wurde noch der Entwurf der Sommerfahrordnung für 1900 eingehender Berathung unterzogen und endgiltig festgesetzt. (Ztg. d. V. D. E.-V.)

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Ottleben.) Am 17. Februar 1900 wurde die Station Ottleben der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn in den vorbezeichneten Verbandsgüterverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung für Ottleben werden bis auf Weiteres die um 16 km erhöhten Entfernungen der Station Oschersleben des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg zugrunde gelegt.

Schweizerisch - Italienischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif Nr. 11b für Wein etc., enthalten im Tarife, Theil II, Abtheilung B, vom 1. Mai 1889.) Die Giltigkeit der Abtheilnng b des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Wein etc. wurde bis inclusive 14. Februar 1901 verlängert.

Deutsch - Mlawaer Grenzverkehr. Deutsch - Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1. Thorner Transitverkehr (für Polen). (Aufhebung der Frachtsätze für Gildehaus Grenze.) Die für Gildehaus Grenze, bezw. Gildehaus Grenze transito in den Tarifen der obenbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze treten mit 1. April ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
1029	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter a) der Classe I b) der Classe II c) des Specialtarifes 1	Wien (K. F. N. B.) oder vice versa	Leitomischl	Anfrechtbaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	a) 373 Heller b) 269 „ c) 177 „	a) 330 Heller b) 264 „ c) 168 „	a) 43 Heller b) 5 „ c) 9 „	Im Kartirungswege			
1030	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Ung.-Brod	Nemotitz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	55 Heller	54 Heller	1 Heller	Im Kartirungswege			
1031	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Skalitz-Boskowitz	Pecek	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	80 Heller		Im Kartirungswege			
1032	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz (in Bündeln)	Boikowitz	Schinitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	68 Heller	52 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
1033	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Zuckerrübenabfälle, Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Presslinge	Heiman-Městec oder vice versa	Choltitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif 12	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1034	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Debreczen	Jablunkau	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil III, Heft 2, vom 1. Jänner 1899	Heller 241	Heller 228	Heller 13	Im Kartirungswege		
					Oderberg K.O.E.				270	255	15			
					Teschen				246	242	4			
				Losonez	Jablunkan				159	152	7			
					Oderberg K.O.E.				188	179	9			
				Miskolcz-Gömöri p. u.	Jablunkau				199	191	8			
					Oderberg K.O.E.				228	218	10			
1035	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl der Pos. E—5 und Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Antoni-Schacht	Wien Hauptzollamt	Bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) „ „ „ 10.000 „ „ „ Auf den Frachtbriefen muss die Firma der k. k. priv. „Eisen- und Blechfabriks-Gesellschaft „Union“ als Aufgeberin erscheinen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	Verschieden	a) 157 Heller b) 147 „ c) 147 „	Verschieden	Im Kartirungswege		
1036	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	bethelligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 4 c) des nebenbezeichneten Verbandtarifes	Bielitz	Breslau Märk.-Freib. Bhf.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes	vom 10. März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Februar 1899	Pfennige 125	122	3	Im Kartirungswege		
					Breslau O.S. Bhf.				121	118	3			
					Breslau Oderthor-Bhf.				126	123	3			
					Kattowitz				41	38	3			
					Stettin				275	272	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1037	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Mautbausen-Grein	Bretter	Grein (Bad Kreuzen)	Linz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	62 Heller	48 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
1038	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Murthalbahn Unzmarkt-Manterndorf	Düngemittel aller Art, auch künstliche	allen Stationen der Murthalbahn und Unzmarkt transit	allen Stationen der Murthalbahn	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 5000 kg unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	Versobieden	50 pCt. des tarifmässigen Frachtsatzes	50 pCt. des tarifmässigen Frachtsatzes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Frachten-Aufnahmsscheine durch den Absender an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach bis spätestens Ende März 1901	
1039	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung b) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Eisenstein	kgl. Sächsischen Staatsbahnen: Glauchau, Mosel, Remse, Zwickau i. S.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 5, giltig vom 1. März 1898 für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Kartirungswege		
									87	85	2			
									85	84	1			
									87	86	1			
									83	82	1			
				Hammern-Eisenstrass	Glauchau, Mosel, Remse, Zwickau i. S.				Bestehen keine directen Frachtsätze	85				
										83				
										85				
										81				
				Spitzberg	Glauchau, Mosel, Remse, Zwickau i. S.					85				
										84				
										86				
										82				
1040	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Ausnahmetarife A, B, C und E des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Jaremcze	einer der in der Schnitt-Tafel I b, II b und III b enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen; Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1898, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die bez. Schnittsätze der Schnitt-Tafel I b, II b und III b des bezeichneten Tarifes an die hier publicirten Schnittsätze anzustossen

Bis zum Schnittpunkte von	Schnitt-Tafel I a Ausnahmetarif A Für 100 kg in Pfennigen	Bis zum Schnittpunkte von	Schnitt-Tafel II a Ausnahmetarif B und C	E Abtheilung α Für 100 kg in Pfennigen	Bis zum Schnittpunkte von	Schnitt-Tafel III a Ausnahmetarif B und C	E Abtheilung β Für 100 kg in Pfennigen
Jaremcze . . .	127	Jaremcze . . .	122	122	Jaremcze . . .	97	97

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. **Wien, 10. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1900 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1899. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1900
und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1899.

Im Monate Jänner 1900 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 10. Jänner die 51·4 km lange Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg;

am 14. Jänner die 75·2 km lange k. k. Staatsbahn Przeworsk-Rozwadów;

am 28. Jänner der 2·3 km lange Flügel der Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen zur Station Traiskirchen (Eisenbahn Wien-Aspang).

Im Monate Jänner 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 9,423.286 Personen und 7,617.556 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 41,907.018 erzielt, das ist per Kilometer K 2203. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 8,265.941 Personen und 7,624.627 t Güter und einer durchschnittlichen Gesammtlänge des österreichischen Eisenbahnnetzes von 18 263 km K 41,877.830 oder per Kilometer K 2293, daher resultirt für den Monat Jänner 1900 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3·9 Percent.

Die auf Grund der Ergebnisse des Monates Jänner 1900 ermittelte kilometrische Jahreseinnahme beträgt pro 1900 K 26.436, gegen K 27.516 pro 1899, das ist um K 1080, somit um 3·9 Percent weniger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1900 ermittelten kilometrischen Einnahmenergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	Kronen
1. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	87.948
2. Leoben-Vordernberger Bahn	86.736
3. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	86.652
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	69.228
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	53.340
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	48.972
7. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	41.856
8. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	37.680
9. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	37.548
10. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	34.728
11. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	33.948
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	28.812
13. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	26.232
14. K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	23.976
15. Böhmische Nordbahn	23.460
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	22.620
17. Eisenbahn Wien-Aspang	14.652

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

1. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	32.100
2. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	31.704
3. Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	28.476
4. Stauding-Stramberger Localbahn	25.176
5. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	24.900
6. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	24.564
7. Kuttenberger Localbahn	21.648
8. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	20.832
9. Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.220
10. Neutitscheiner Localbahn	19.080
11. Bozen-Meraner Bahn	18.264
12. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.320
13. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	15.660
14. Localbahn Dolina-Wygoda	13.992
15. Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	12.984
16. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	11.940
17. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	10.320

	Kronen
18. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	10.044
19. Unterkrainer Bahnen	8.520
20. Localbahn Mösel-Hüttenberg	8.400
21. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	8.160
22. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	7.740
23. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7.308
24. Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	6.948
25. Kremsthal-Bahn	6.852
26. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	6.444
27. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	6.432
28. Bukowinaer Localbahnen	6.156
29. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	6.132
30. Localbahn Gleisdorf-Weiz	6.084
31. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	5,808
32. Localbahn Trzebinia-Skawce	5.664
33. Localbahn Plan-Tachau	5.460
34. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	5.244
35. Localbahn Asch-Rossbach	5.220
36. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.208
37. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.208
38. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.112
39. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5.100
40. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4.992
41. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.956
42. Mährische Westbahn	4.920
43. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	4.884
44. Localbahn Auspitz	4.788
45. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.692
46. Welser Localbahn	4.668
47. Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	4.596
48. Mühlkreis-Bahn	4.596
49. Localbahn Postelberg-Laun	4.488
50. Böhmische Commercialbahnen	4.476
51. Localbahn Wotic-Selčan	4.440
52. Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.392
53. Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.380
54. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.368
55. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	4.332
56. Neue Bukowinaer Localbahnen	4.272
57. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4.248
58. Localbahn Chabówka-Zakopane	4.164
59. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	4.416
60. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg	4.068
61. Valsugana-Bahn	3.960
62. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.912
63. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	3.900
64. Steyrthal-Bahn	3.852
65. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	3.840
66. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	3.780
67. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.624
68. Localbahn Mauthausen-Grein	3.612
69. Localbahn Wodňan-Prachatitz	3.576
70. Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.564
71. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	3.516
72. Gurkthal-Bahn	3.432
73. Ostgalizische Localbahnen	3.360
74. Murthal-Bahn	3.264
75. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	3.200
76. Localbahn Deutschbrod-Saar	3 096
77. Localbahn Wolframs-Teltsch	3.072
78. Localbahn Modřan-Čerčan	2.976
79. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	2.952
80. Gailthal-Bahn	2.940
81. Friauler Bahn	2.904
82. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.856
83. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.772
84. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	2.760
85. Ybbsthal-Bahn	2.760
86. Kolomeaer Localbahnen	2.676
87. Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	2.640
88. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	2.616
89. Pielachthal-Bahn	2.568
90. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.448
91. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.436
92. Kleinbahn Lupków-Cisna	2.340
93. Pinzgauer Localbahn	2.292
94. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	2.232
95. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.064
96. Localbahn Melnik-Mšeno	2.064
97. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	1.956
98. Localbahn Rakonitz Mlatz	1.680
99. Localbahn Laibach-Oberlaibach	1.668
100. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.560
101. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.512
102. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.476
103. Localbahn Chrudim-Holitz	1.332
104. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.308
105. Eisenbahn Unterdrauburg-Wöllan	1.296
106. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	744

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1900 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1899 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	19·9
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7·5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	3·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	2·0
K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0·4
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Kleinbahn Lupków-Cisna	457·1
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	136·6
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čišowitz)	98·0
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	59·0
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	51·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	47·9
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	46·6
Pinzgauer Localbahn	43·6
Welser Localbahn	43·0
Localbahn Mauthausen-Grein	42·7
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·5
Gurkthal-Bahn	37·5

	%
Murthal-Bahn	32·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	30·9
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	29·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg	24·1
Localbahn Dolina-Wygoda	18·5
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	18·3
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	18·1
Localbahn Modřan-Čerčan	15·9
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	15·3
Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	14·6
Kremsthal-Bahn	14·2
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	14·2
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	14·0
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	12·7
Valsugana-Bahn	11·5
Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	10·5
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	10·4
Localbahn Wolframs-Teltsch	9·4
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	9·1
Neutitscheiner Localbahn	9·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8·8
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	8·3
Mährische Westbahn	8·2
Pielachthal-Bahn	7·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	7·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	6·9
Bukowinaer Localbahnen	5·8
Localbahn M.-Budwitz—Jamnitz	5·2
Localbahn Deutschbrod-Saar	4·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	3·9
Böhmische Commercialbahnen	3·3
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·3
Gailthal-Bahn	2·5
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2·5
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	1·2
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	0·9
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	0·5
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	0·4
Stauding-Stramberger Localbahn	0·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	0·3

Die Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss und Comp., ferner die Localbahnen Plan-Tachau, Rakonitz-Pladen-Petschau, Wodňan-Moldauthein und Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn weisen keine Differenz der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1899 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1900 ergibt sich gegen den gleichen Monat 1899 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Eisenbahn Wien-Aspang	0·9
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	2·0
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	2·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·6
Böhmische Nordbahn	3·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·1
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	9·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	15·4

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	0·2
Localbahn Beneschau-Wlaschim	0·3
Localbahn Asch-Rossbach	0·5
Neue Bukowinaer Localbahnen	0·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	1·3
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	1·8
Localbahn Auspitz	2·9
Ostgalizische Localbahnen	3·1
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	3·5
Unterkrainer Bahnen	3·9
Localbahn Wotic-Selčan	4·1
Localbahn Postelberg-Laun	4·6
Ybbsthal-Bahn	5·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	5·8
Localbahn Gleisdorf-Weiz	6·1
Bozen-Meraner Bahn	6·5
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	7·4
Friauler Bahn	8·7
Ueberetscher Bahn	8·7
Kolomeaer Localbahnen	10·1
Localbahn Melnik-Mšeno	11·3
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	11·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14·3
Mühlkreis-Bahn	15·1
Localbahn Strakonitz-Winterberg	15·3
Kuttenberger Localbahn	16·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	19·5
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	20·4
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	23·0
Steyrthal-Bahn	24·3
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	25·2
Localbahn Wodňan-Prachatitz	26·1
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	30·7
Localbahn Swoleňowes-Smečna	49·3
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	49·6

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die Transporteinnahmen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, betragen pro Jänner 1900 im Personenverkehre K 4,246,332, im Güterverkehre K 12,396,847, somit im Ganzen K 16,643.179, bei einer Frequenz von 4,216.377 Personen und 2,399.799 t Güter.

Hievon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 2,875.908 mit

3.555.859 Personen und im Güterverkehre Kronen 9,055.361 mit 1,922.789 t, und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre K 1,370.424 mit 660.718 Personen und im Güterverkehre K 3,341.486 mit 477.010 t.

Beim Vergleiche der Ergebnisse der Monate Jänner 1900 und 1899 ergibt sich für den Berichtsmonat im Personenverkehre eine Einnahmen- und Frequenzsteigerung von K 211.226 und 916.399 Reisenden und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 80.408 bei einer Abnahme der beförderten Menge um 78.250 t.

Von dem Plus im Personenverkehre sind auf die westlichen Staatsbahnen K 143.014 und 862.561 Reisende und auf die Staatsbahnen in Galizien Kronen 68.212 und 53.838 Reisende zu rechnen.

In den Einnahmen der westlichen Staatsbahnen sind jene der Wiener Stadtbahn mit K 266.717 und 1,642.036 Reisenden mit inbegriffen. Werden dieselben ausgeschieden und wird auch im Vergleichsmonate die Ausscheidung der Einnahme und Frequenz der Wiener Stadtbahn vorgenommen, so ergibt sich für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Zunahme um K 4905 und 24.602 Reisende.

Im Güterverkehre setzt sich das Endergebniss aus einer Mehreinnahme der westlichen Staatsbahnen von K 15.396 bei einer Minderbeförderung von 96.701 t und aus einer Einnahmen- und Frequenzsteigerung der Staatsbahnen in Galizien per K 65.012 und 18.451 t zusammen.

Die namhafte Minderbeförderung der westlichen Staatsbahnen findet ihre Erklärung in dem Aufhören der Materialtransporte für den Bau der Unteren Wienthallinie der Wiener Stadtbahn und in der Verringerung der Kohlenverfrachtung infolge des Arbeiterausstandes.

Der hiedurch entstandene Ausfall der Transporteinnahmen wurde durch die gesteigerte Verfrachtung von Eisen, Erz, Rüben-, Zucker, Getreide und insbesondere Holz wieder ausgeglichen.

Auf den Staatsbahnen in Galizien hat sich bei den Artikeln Getreide und Kohle ein Ausfall, dagegen bei Holz eine namhafte Steigerung ergeben, so dass der Berichtsmonat mit einem kleinen Mehr an Einnahmen schliesst.

Localbahn Borki wielkie-Grzymalów. Von der Einnahme entfallen K 598 auf den Personenverkehr (+ 454 Reisende) und K 2554 auf den Güterverkehr infolge Mehrbeförderung von 866 t Getreide.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Der Personenverkehr weist infolge der Mehrfrequenz von 1111 Reisenden eine Steigerung der Einnahmen um K 556 auf. Der Güterverkehr hat durch die im Betriebsmonate dieses Jahres noch andauernde Campagne eine Mehrbeförderung von 3352 t (Rübe, Rübenschnitte, Zucker) erfahren und hiedurch eine Mehreinnahme von K 6061 erzielt.

Gurkthalbahn. Der Personenverkehr zeigt eine Einnahmen- und Frequenzverminderung von K 507 und 1086 Reisenden, welche auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse zurückzuführen ist.

Im Güterverkehre wurden dagegen um 1310 t, meist Schnittholz, mehr verfrachtet und dadurch um K 2771 mehr vereinnahmt.

Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt. Von der Mehreinnahme entfallen K 4286 auf den Personenverkehr (+ 7264 Reisende) und K 4608 auf den Güterverkehr (+ 3415 t). Die namhafte Differenz in der Frequenz, sowie den Einnahmen erklärt sich dadurch, dass im Jänner 1899 nur die Theilstrecke Neudek—Platten, im Berichtsmonate jedoch bereits die ganze Bahn im Betriebe stand.

Localbahn Lemberg-(Kleparow-)Janów. Das Einnahmenplus entspringt fast zur Gänze dem Güterverkehre, welcher infolge stärkerer Holztransporte eine Zunahme um 5089 t erfahren hat.

Localbahn Lupków-Cisna. Der Personenverkehr hat eine Mehreinnahme von K 372 bei einer Frequenzsteigerung um 546 Reisende (ruthenische Feiertage) erfahren.

Im Güterverkehre hat sich durch die Mehrbeförderung von Bauholz eine Steigerung der Einnahmen und Frequenz um K 3628, bezw. 1255 t ergeben.

Localbahn Mauthausen-Grein. Die Mehreinnahme resultirt zur Gänze aus dem Güterverkehre, bei welchem eine Zunahme in der beförderten Menge um 696 t, meist Getreide, Heu und Caolin, eingetreten ist.

Murthalbahn. Im Personenverkehre wurden um 591 Reisende weniger befördert und um K 617 weniger vereinnahmt. Dagegen ist im Güterverkehre eine Steigerung um 1138 t, zumeist Schwellen und Schnittholz, und K 5742 wahrzunehmen.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. Infolge Schneeverwehungen war in der Zeit vom 1. bis 12. und am 30. und 31. Jänner der Verkehr auf dieser Linie eingestellt. Der Ausfall beträgt 1192 Reisende und 633 t Güter, bezw. K 611 im Personenverkehre und K 1395 im Güterverkehre.

Pinzgauer Localbahn. Die höhere Einnahme rührt einzig aus dem Gütertransporte her, welcher hauptsächlich in dem Artikel Holz eine Verkehrssteigerung um 1126 t ersehen lässt.

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. Das Einnahmen- und Frequenzplus provenirt aus dem Güterverkehre, welcher durch die stärkeren Transporte von Rohtabak und Papier um 648 t zugenommen hat.

Localbahn Vöcklabruck-Kammer. Das beförderte Frachtenquantum hat eine Zunahme von 610 t, zumeist Holz, erfahren, wodurch eine Mehreinnahme per K 1527 erzielt wurde.

Welser Localbahnen. Im Personenverkehre sind um 189 Reisende und im Güterverkehre um 1868 t mehr befördert worden, in letzterem hauptsächlich Steine, Ziegel und Rundholz.

Die Mehreinnahme hiefür beträgt K 144 im Personen-, bezw. K 6205 im Güterverkehre.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die gegen das Vorjahr ausgewiesene Mindereinnahme erscheint durch den seit 20. Jänner andauernden Bergarbeiterausstand begründet.

Böhmische Nordbahn. Die ausgewiesenen Mindereinnahmen sind auf den Strike der Kohlenwerksarbeiter zurückzuführen, zufolge dessen die Kohlenverfrachtung bedeutend reducirt wurde.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Jänner 1900 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 3267, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 60.567, zusammen daher

eine Mindereinnahme von K 57.300, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 5146, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 49.446, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 44.300 ergeben.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A sowohl wie im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultirt aus dem Kohlenverkehre.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Jänner 1900 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 26.779 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 4778.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 8195 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 309.403.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei Getreide aller Art	um	4.049 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	2.822 t
„ Zucker, roh	„	1.094 t
„ Holz aller Art	„	261 t
„ Erzen und Schlacken	„	3.375 t
„ Eisen und Stahl	„	1.474 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen:

bei Zucker, raffinirt	um	3.818 t
„ Steinen aller Art	„	3.468 t
„ Kohlen	„	17.992 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 3627 Personen ab und das Erträgniss um K 118 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 5675 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 5827 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei Getreide aller Art	um	1.232 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	313 t
„ Holz aller Art	„	3.460 t
„ Eisen und Stahl	„	1.202 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich bei Steinen aller Art um 723 t zu constatiren.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 3292 Personen zu und das Erträgniss um K 326 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 1445 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1586 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Zucker, roh, Holz aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung, und Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Was schliesslich die Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding betrifft, so ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche zum Monate Jänner 1899 im Personenverkehre eine Abnahme um 2069 Personen und des Erträgnisses um K 31, ferner im Güterverkehre eine Abnahme des Frachtquantums um 2363 t und des Erträgnisses um K 4096.

Diesbezüglich ist hauptsächlich rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Mehrverfrachtung und bei den Artikeln Zucker, roh, sowie Erzen und Schlacken eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die ausgewiesene Mehreinnahme resultirt hauptsächlich aus dem lebhafteren Personenverkehre und Eisenerztransporten.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner 1900 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Jänner 1900, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	— 1.392 Personen	— K	51.590
Ergänzungsnetz . . .	— 2.184 „	— „	6.588
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 3.550 „	— „	10.974

Die geringere Frequenz im Jänner 1900 gegenüber der Frequenz im gleichen Monate des Vorjahres erklärt sich durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse, welche die Reiselust stark beeinträchtigt haben.

Die in keinem Verhältnisse zur Minderfrequenz stehende Mindereinnahme auf dem garantirten Netze dürfte dadurch zu erklären sein, dass die Reisen auf kürzere Entfernungen stattgefunden haben als im Vorjahre.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Jänner 1900, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	— 9.209 t	— K	16.670
„ „ Ergänzungsnetz .	— 11.141 t	— „	29.567
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	+ 333 t	— „	5.072

Der Ausfall auf dem garantirten und dem Ergänzungsnetze ist den Folgen des Strikes in den böhmischen Kohlenrevieren zuzuschreiben.

Die k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn hatte wegen Zunahme des Versandes von Schatzlarer Kohle an diesen Folgen weniger zu leiden.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate Jänner 1900 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres eine Zunahme um K 279.843 erfahren. Es ergab nämlich der Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 47.048, der Frachtenverkehr hingegen eine Mehreinnahme von K 326.891.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist in ihren Einnahmen eine Abnahme um K 1006 aus.

Die Linie Spielfeld — Radkersburg hat gleichfalls ein Mindererträgniss zu verzeichnen. Dasselbe beträgt K 1166.

Bei beiden Bahnen ist die Abnahme dem schwächeren Verkehre zuzuschreiben.

Die Localbahn Mödling-Brühl hat um K 424 weniger vereinnahmt.

Mit Ausnahme der Linie Radkersburg—Luttenberg, welche infolge Rückganges des Frachtenverkehres eine Mindereinnahme von K 234 zu verzeichnen hat, haben alle anderen Pachtbahnen Steigerungen erfahren.

Die Erhöhung betrug bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . K 15.754

(Personenverkehr — K 2.658,
Frachtenverkehr + „ 18.412),

(Fortsetzung auf Seite 808.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Jänner	
					1900				1899		Differenz per Kilom. in Percent		
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.328	8.214	4,216.377	2,399.799	4,246 332	12,396.847	16,643.179	1 998	16,351.545	1.991	+ 0·4	8.328	8.21
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	4.765	6.800	1.040	5.490	6.530	435	6.554	437	— 0 5	15	1
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.224	1.841	2.569	5 840	8.409	366	8.448	367	— 0·3	23	2
Borki wielkie-Grzymałów . . .	33	33	1.545	2.016	2.359	7.607	9.966	302	6.814	206	+ 46·6	33	3
Brüx-Lobositzer Verbindungsb. .	37	37	2.867	5.480	1 796	11.543	13.339	361	6.722	182	+ 98·0	37	3
Bukowinaer Localbahnen . . .	168	168	12.805	26.004	15.939	70.277	86.216	513	81.536	485	+ 5·8	168	16
Neue Bukowinaer Localbahnen .	166	166	28.847	1.0589	21.792	37.360	59.152	356	59.462	358	— 0·6	166	16
Chabowka-Zakopane	43	. . .	3.696	1.845	5 129	9.809	14.938	347	. . .	. . .	. . .	43	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn . .	60	. . .	4.015	4.293	1.711	4.933	6.644	111	. . .	. . .	. . .	60	. . .
Delatyn-Kolomea-Stefanówka . .	112	. . .	6.282	2.967	7.953	12.941	20.894	186	. . .	. . .	. . .	112	. . .
Deutschbrod-Saar	33	33	2.617	2.180	1.976	6 525	8.501	258	8.162	247	+ 4·5	33	3
Dolina-Wygoda	8	8	835	7.026	285	9.045	9.330	1166	7.874	984	+ 18·5	8	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.170	3.460	2.970	9.200	12.170	609	11.193	560	+ 8·8	20	2
Friauler Bahn	16	16	4.734	789	2.113	1.758	3.871	242	4·236	265	— 8·7	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.870	2.500	3.200	5.800	9.000	231	8.437	216	+ 6·9	39	3
Gailthal-Bahn	31	31	4.180	1.730	2.700	4.900	7.600	245	7.418	239	+ 2 5	31	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	5 820	2.240	2.900	4.700	7.600	507	8 106	540	— 6·1	15	1
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	8	1.213	1.733	461	2.798	3.259	407	2 486	311	+ 30·9	8	
Gurkthalbahn	29	29	4.770	2.650	2.240	6.060	8.300	286	6.036	208	+ 37·5	29	2
Karlsbad-Johanngeorgenstadt . .	44	19	9.187	4.673	5.584	7.308	12 892	293	3.998	210	+ 39·5	44	1
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.390	5.330	346	7.012	7 358	223	8.176	248	— 10·1	33	3
Krakau-Kocmyrzów	18	. . .	1.816	1.545	1.263	2.882	4.145	230	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	14.120	7.487	18.658	19.979	38.637	434	35.987	404	+ 7·4	89	8
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	3.357	6.911	2.156	5.388	7.544	343	3 197	145	+136·6	22	2
Lupków-Cisna	25	25	710	1.554	477	4.410	4.887	195	887	35	+457·1	25	2
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	21	2.841	2.026	1.749	5.888	7.637	364	7.272	346	+ 5·2	21	2
Mährische Westbahn	90	90	9.084	9.713	5.867	31.058	36.925	410	34.138	379	+ 8·2	90	9
Marienbad-Karlsbad	53	53	18.903	3.822	14 731	8.429	23.160	437	19.612	370	+ 18·1	53	5
Mauthausen-Grein	31	31	5.711	1.820	3.467	5.855	9.322	301	6.552	211	+ 42·7	31	3
Modřan-Čerčan	62	62	6.921	6.368	4.272	11.083	15.355	248	13.290	214	+ 15·9	62	6
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.840	4.240	450	3.050	3.500	700	3.713	743	— 5·8	5	
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	8.170	4.460	5.570	15.130	20.700	272	15.575	205	+ 32·7	76	7
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	1.328	361	714	1.568	2.282	163	2.248	161	+ 1·2	14	1
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.028	524	529	1.519	2.048	280	4.054	123	— 49 6	33	3
Ostgalizische Localbahnen . . .	196	196	15.809	11.228	21.634	33.329	54.963	62	56.576	289	— 3·1	196	19
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.246	1.800	3.855	6.260	10.115	191	7.070	133	+ 43·6	53	5
Plan-Tachau	13	13	2.602	819	16.06	4.310	5.916	455	5.912	455	. . .	13	1
Postelberg-Laun	11	11	880	3.099	426	3.692	4.118	374	4.316	392	— 4·6	11	1
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.641	6.520	488	4.561	5.049	297	5.040	296	+ 0·3	17	1
Rakonitz-Mlatz	39	. . .	2.493	1.600	1.948	3.506	5.454	140	. . .	. . .	. . .	39	. . .
Rakonitz-Pladen-Petschau . . .	104	104	12.180	4.321	6.512	11.400	17.912	172	17.908	172	. . .	104	10
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	8	8	2.940	1.444	603	2.871	3.474	434	2.184	273	+ 59·0	8	
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	3.159	941	965	2.280	3.245	325	3 308	331	— 1·8	10	1
Schwarzenau-Zwettl	22	22	2.242	902	1.609	3.185	4.794	218	4.152	189	+ 15·3	22	2
Starkenbach-Rochlitz	20	. . .	3.678	2.286	2.061	8.160	10.221	511	. . .	. . .	. . .	20	. . .
Strakonitz-Březnitz	84	. . .	4.692	2.065	3.075	7.845	10.920	130	. . .	. . .	. . .	84	. . .
Strakonitz-Winterberg	42	32	7.132	2.876	4.491	10.835	15.326	365	13.800	431	— 15·3	42	3
Trzebinia-Skawce	60	. . .	1.865	26.036	1.217	27.120	28 337	472	. . .	. . .	. . .	60	. . .
Unterdrauburg-Wöllan	37	. . .	3.040	900	1.850	2.130	3.980	108	. . .	. . .	. . .	37	. . .
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.160	16.490	21.100	74.000	95.100	710	98.971	739	— 3·9	134	13
Valsugana-Bahn	63	63	18.135	1.403	13.567	7.196	20.763	330	18.622	296	+ 11·5	63	6
Vöcklabruck-Kammer	11	11	5.195	1.959	1.088	3.589	4.677	425	3 090	281	+ 51·2	11	1
Welser Localbahn	54	54	13.404	7.592	8.118	12.901	21.019	389	14.670	272	+ 43·0	54	5
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	6.005	17.539	3.844	14.558	18.402	1082	22.874	1.345	— 19·5	17	1
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein .	21	21	1.215	399	1.347	1.232	2.579	123	2.574	123	. . .	21	2
Wodňan-Prachatitz	56	28	10.360	2 950	5.312	11.390	16.702	298	11.280	403	— 26·1	56	2
Wolframs-Teltsch	24	24	2.374	1.828	1.519	4.629	6.148	256	5.608	234	+ 9·4	24	2
Wotic-Selčan	17	17	2.821	1.763	1.709	4.574	6.283	370	6.558	386	— 4·1	17	1
Ybbsthalbahn	77	71	12.016	2.815	6.251	11.437	17.688	230	17.180	242	— 5·0	77	7
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.400	29.000	600	20.800	21.400	2675	19.620	2.453	+ 9·1	8	
Zeltweg-Wolfsberg	36	. . .	5.970	3.290	3.770	8.430	12.200	339	. . .	. . .	. . .	36	. . .
Zwittau-Poličke-Skuč	52	52	5.445	2.324	3.387	7.228	10.615	204	9.288	179	+ 14·0	52	5

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 1 Monates		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
4,216.377	2,399.799	4,246 332	12,396.847	16,643.179	1.988	4,035.106	12,316.439	16,351.545	1.991	+ 0·4	23.976	23.892	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
4.765	6.800	1.040	4.590	6.530	435	1.096	5.458	6.554	437	— 0·5	5.220	5.244	Asch-Rossbach
3.224	1.841	2.569	5.840	8.409	366	2.614	5.834	8.448	367	+ 0·3	4.392	4.404	Beneschau-Wlaschim
1.545	2.016	2.359	7.607	9.966	302	1.761	5.053	6.814	206	+ 46·6	3.624	2.472	Borki wielk.-Grzymalow
2.867	5.480	1.796	11.543	13.339	361	1.240	5.482	6.722	182	+ 98·0	4.332	2.184	Brüx-Lobositzer Localb.
12.805	26 004	15.939	70.277	86.216	513	25 214	66.322	81 536	485	+ 5·8	6.156	5.820	Bukowinaer Localb.
28.847	10.589	21.792	37.360	59.152	356	20.848	38.614	59.462	358	— 0·6	4.272	4.296	N. Bukowinaer Localb.
3.696	1.845	5.129	9.809	14.938	347	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.164	. . .	Chabowka-Zakopane
4.015	4.293	1.711	4.933	6.644	111	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.332	. . .	Chrudim-Holitzer L.B.
6.282	2.967	7.953	12 941	20.894	186	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.232	. . .	Delatin-Kołomea-Stef.
2.617	2.180	1.976	6.525	8.501	258	2.450	5.712	8.162	247	+ 4·5	3.096	2.964	Deutschbrod-Saar
835	7.026	285	9.045	9.330	1.166	300	7.574	7.874	984	+ 18·5	13.992	11.808	Dolina-Wygoda
5 170	3.460	2.970	9.200	12.170	609	3.336	7.857	11.193	560	+ 8·8	7.308	6.720	Fehring-Fürstenfeld
4.734	789	2.113	1.758	3.871	242	2.630	1.606	4.236	265	— 8·7	2.904	3 180	Friauler Bahn
7.870	2.500	3.200	5.800	9.000	231	3.446	4.991	8.437	216	+ 6 9	2.772	2.592	Fürstenfeld-Hartberg
4.180	1.730	2.700	4.900	7.600	245	2.628	4.790	7.418	239	+ 2·5	2.940	2.868	Gailthal-Bahn
5.820	2.240	2.900	4.700	7.600	507	2.484	5.622	8.106	540	— 6·1	6.084	6.480	Gleisdorf-Weiz
1.213	1·733	461	2.798	3.259	407	468	2.018	2.486	311	+ 30·9	4.884	3.732	Göpfritz—Gr.-Siegharts
4.770	2.650	2.240	6.060	8.300	286	2.747	3.289	6.036	208	+ 37·5	3.432	2.496	Gurkthalbahn
9.187	4.673	5.584	7.308	12.892	293	1. 298	2.700	3.998	210	+ 39 5	3.516	2.520	Karlsb.-Johanngeorgst.
1.390	5 330	346	7.012	7.358	223	214	7.962	8.176	248	— 10·1	2.676	2.976	Kolomeaer Localbahnen
1.816	1.545	1.263	2.882	4.145	230	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.760	. . .	Krakau-Kocmyrzów
14.120	7.487	18.658	19.979	38.637	434	20.962	15.025	35.987	404	+ 7·4	5.208	4.848	Lemberg-Bełzec
3.357	6.911	2.156	5.388	7.544	343	2.015	1.152	3.197	145	+136·6	4.116	1.740	Lemberg (Klep.)-Janów
710	1 554	477	4.410	4 887	195	105	782	887	35	+457·1	2.340	420	Lupków-Cisna
2.841	2.026	1.749	5.888	7.637	364	1.950	5.322	7.272	346	+ 5·2	4.368	4.152	Mähr.-Budwitz-Jamn.
9.084	9.713	5.867	31.058	36.925	410	6.876	27.262	34.138	379	+ 8·2	4.920	4.548	Mährische Westbahn
18.903	3.822	14.731	8.429	23.160	437	12.450	7.162	19.612	370	+ 18·1	5.244	4.440	Marienbad-Karlsbad
5.711	1.820	3.467	5.855	9.322	301	3.538	3.014	6.552	211	+ 42·7	3.612	2.532	Mauthausen-Grein
6.921	6.368	4.272	11 083	15.355	218	4.310	8.980	13.290	214	+ 15·9	2.976	2.568	Modřan-Cerčan
1.840	4.240	450	3.050	3.500	700	431	3.282	3.713	743	— 5·8	8.400	8.916	Mösel-Hüttenberg
8.170	4.460	5.570	15.130	20.700	272	6.187	9.388	15.575	205	+ 32·7	3.264	2.460	Murthal-Bahn
1.328	361	714	1.568	8.282	163	708	1.540	2.248	161	+ 1·2	1.956	1.932	Nakři-Netolitz Netolitz
1.028	524	529	1 519	2.048	62	1.140	2.914	4.054	123	— 49·6	744	1.476	Neuhaus-Neubistritz
15.809	11.228	21.634	33.329	54.963	280	20 624	35.952	56.576	289	— 3·1	3.360	3.468	Ostgalizische Localb.
7.246	1.800	3.855	6.260	10 115	191	3.858	3.212	7.070	133	+ 43 6	2.292	1.596	Pinzgauer L.B.
2.602	819	1.606	4.310	5.916	455	1.606	4.306	5.912	455	+ 0·0	5.460	5.460	Plan-Tachau
880	3 099	426	3.692	4.118	374	426	3.890	4.316	392	— 4·6	4.488	4.704	Postelberg-Laun
1.641	6.520	488	4.561	5.049	297	490	4.550	5.040	296	+ 0 3	3.564	3.552	Potscherad-Wurzmes
2.493	1.600	1.948	3.506	5.454	140	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.680	. . .	Rakonitz-Mlatz
12.180	4.321	6.512	11.400	17.912	172	6.506	11.402	17.908	172	0·0	2.064	2.064	Rakonitz-Pl.-Petschau
2.940	1.444	603	2.871	3.474	434	604	1 580	2.184	273	+ 59·0	5.208	3.276	Schlackenw.-Joachimst.
3.159	941	965	2.280	3.245	325	1.060	2.248	3 308	331	— 1·8	3.900	3.972	Schwarzenau-Waidhofen
2.242	902	1.609	3.185	4.794	218	1.800	2.352	4.152	189	+ 15·3	2.616	2 268	Schwarzenau-Zwettl
3.678	2.286	2.061	8.160	10.221	511	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	6.132	. . .	Starkenbach-Rochlitz
4.692	2.065	3.075	7.845	10.920	130	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.560	. . .	Strakonitz-Březnitz
7.132	2.876	4.491	10.835	15.326	365	3.792	9.908	13.800	431	— 15·3	4.380	5.172	Strakonitz-Winterberg
1.865	26.036	1.217	27.120	28.337	472	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.664	. . .	Trzebinia-Skawce
3.040	900	1.850	2.130	3.980	108	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.296	. . .	Unterdrauburg-Wöllan
24.160	16.490	21.100	74.000	95.100	710	21.906	77.065	98.971	739	— 3 9	8.520	8.868	Unterkrainer Bahnen
18.135	1.403	13.567	7.196	20.763	330	12.692	5.930	18.622	296	+ 11·5	3.960	3.552	Valsugana-Bahn
5.195	1.959	1.038	3.589	4.677	425	1.028	2.062	3.090	281	+ 51·2	5.100	3.372	Vöcklabruck-Kammer
13.404	7.592	8.118	12.901	21.019	389	7.974	6.696	14.670	272	+ 43·0	4.668	3.264	Welser Localbahn
													Wittmannsdorf-(Leobd.)
6.005	17.539	3.814	14.558	18.402	1.082	4.250	18.624	22.874	1.345	— 19·5	12.984	16.140	Ebenfurther Eisenb
1.215	399	1.347	1.232	2.579	123	1.346	1.228	2.574	123	0 0	1.476	1.476	Wodnan-Moldauthein
10.360	2.950	5.312	11.390	16.702	298	3.560	7.720	11.280	403	— 26·1	3.576	4.836	Wodnan-Prachatitz
2.374	1.828	1.519	4.629	6.148	256	1.586	4.022	5.608	234	+ 9·4	3.072	2.808	Wolframs-Teltsch
2 821	1.763	1.709	4 574	6.283	370	1.712	4.846	6.558	386	— 4·1	4.440	4.632	Wotic-Selčan
12.016	2.815	6.251	11.437	17.688	230	5.106	12.074	17.180	242	— 5 0	2.760	2.904	Ybbsthalbahn
2 400	29.000	600	20.800	21 400	2.675	485	19.135	19.620	2.453	+ 9·1	32.100	29.436	Zeltweg-Fohnsdorf
5.970	3.590	3.770	8.430	12.200	339	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.068	. . .	Zeltweg-Wolfsberg
5.445	2.324	3.387	7.228	10.615	204	3.786	5.502	9.288	179	+ 14·0	2.448	2.148	Zwittau-Poličká-Skuč

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Jänner	
					1900				1899		Differz. per Kilom. in Percent		
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2 816	6.528	1.348	8.874	10.222	426	9 072	378	+ 12·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.169	10.727	268	6.534	6.802	1.360	5.748	1.150	+ 18·3	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	175.807	603.361	83.672	645.600	729.272	7.221	862.458	8.539	— 15·4	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	104	104	39.088	22.979	19.525	51.198	70.723	680	57.005	548	+ 24·1	104	104
Böhmische Nordbahn	328	328	183.439	146.351	136.292	504.919	641.211	1.955	666.606	2.032	— 3·8	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	63.769	147.223	70.269	455.847	526.116	2.829	583.416	3.137	— 9·8	186	186
Linie lit. B	236	236	101.063	346.757	86.954	962.170	1,049.124	4.445	1,093.424	4.633	— 4·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	37.243	65.708	29.688	256.068	285.756	3.140	280.089	3.078	+ 2·0	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	821.050	1,089.578	1,148.210	4,828.331	5,976.541	5.769	6,281.166	6.063	— 4·9	1.036	1.036
Localbahnen	291	291	95.240	64.518	41.600	114.445	156.045	536	150.100	516	+ 3·9	291	291
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	56.192	116.967	50.546	418.509	469.055	7.329	450.254	7.035	+ 4·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.951	106.446	4.458	103.966	108.424	7.228	90.446	6.030	+ 19·9	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	295.876	255.874	364.478	1,143.634	1,508.112	2.401	1,576 372	2.510	— 4·3	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	145.316	267.936	168.660	801.313	969.973	3.129	1,006.128	3.246	— 3·6	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	651 501	713.498	853.469	3,099.374	3,952.843	2.894	4,035.034	2.954	— 2·0	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	37.639	27.297	15.876	46 320	62.196	1.885	64.108	1.943	— 3·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	792.800	447.461	1,404.239	4,771.004	6,175.243	4.081	5,941.348	3.927	+ 3·9	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	5.965	. . . .	1.414	. . . .	1.414	354	1.838	460	— 23·0	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	142.850	161.790	112.474	510.600	623.074	2.186	639.120	2.243	— 2·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	61.272	30.759	35.009	73 662	108.671	1.221	109.647	1.232	— 0·9	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	26.810	83.192	17.396	209.348	226.744	3.488	210.990	3.246	+ 7·5	65	65
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.552	1.666	1.130	1 664	2.794	399	2.878	411	— 2·9	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	27.091	24.257	14.744	57.164	71.908	373	69.703	361	+ 3·3	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	20.105	5.852	22.819	24.361	47.180	1.522	50.454	1.628	— 6·5	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	. . .	2.373	4.688	954	4.258	5.212	326	. . . .	. . .	. . .	16	. . .
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.270	2.161	2.082	8 239	10.321	413	7.982	319	+ 29·5	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.396	1 264	1.481	4 026	5 507	220	4.812	192	+ 14·6	25	25
Königshof-Beraun-Koneprus	12	11	. . . .	6.324	. . .	6.946	6.946	579	6.376	580	— 0·2	12	11
Kremsthal-Bahn	70	70	16.675	11.575	11.656	28.293	39.949	571	34.972	500	+ 14·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	13.568	2.956	2.748	2.663	5.411	1.804	6.446	2.149	— 16·1	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	. . .	2.615	485	1.590	1.060	2 650	139	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2.295	1.446	1.766	3.401	5.167	172	5.806	194	— 11·3	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.401	832	461	1.172	1.633	109	1.704	113	— 3·5	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	5.136	1.290	7.668	5 219	12.887	537	12.841	535	+ 0·4	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	9.567	1.535	10.233	11.970	22 203	383	26.166	451	— 15·1	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.497	6.424	3.662	9.059	12 721	1.590	11.670	1.459	+ 9·0	8	8
Otrokowitz-Wisowitz	25	. . .	5.822	970	2.820	3.128	5 948	238	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Piclachthalbahn	49	49	7.941	2.171	4.879	5.631	10.510	214	9.734	199	+ 7·5	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2 686	1.828	1.596	4.266	5.862	391	6 630	442	— 11·5	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.371	483	1.464	1.692	3.156	126	3 390	136	— 7·4	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	40.078	15.275	29.506	29.523	59 029	1.736	57.140	1.681	+ 3·3	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	4.699	4.190	2.683	6.668	9.351	246	13.478	355	— 30·7	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	5.533	2.760	3.553	4.316	7.869	315	7.980	319	— 1·3	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	6.762	2.899	5.978	7.608	13.586	203	13.260	198	+ 2·5	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	33	33	12.294	1.993	6.364	4.211	10.575	320	10.473	317	+ 0·9	33	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.621	23.493	3 597	34.171	37.768	2.098	37.608	2.089	+ 0·4	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.250	4.016	6.210	9 210	15.420	321	20.350	424	— 24·3	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.007	2.424	407	2.978	3.385	484	2.967	424	+ 14·2	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2 075	15.806	343	16.508	16.851	1.685	33.236	3.324	— 49·3	10	10

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner										Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats 1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
2.816	6.528	1.348	8.874	10.222	426	1.132	7.940	9.072	378	+ 12·7	5.112	4 536	Časlau-Zawratetz
1.169	10.727	268	6.534	6.802	1.360	256	5.492	5.748	1.150	+ 18·3	16.320	13.800	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
175.807	603.361	83.672	645.600	729.272	7.221	87.889	774.569	862.458	8.539	— 15·4	86.652	102.468	Aussig-Teplitzer E. a. L.
39.088	22.979	19.525	51.198	70.723	680	20.638	36.367	57.005	548	+ 24·1	8.160	6 576	Teplitz (Settenz)-R.
183.439	146.351	136.292	504.919	641.211	1.955	143.318	523.288	666.606	2.032	— 3·8	23.460	24.384	Böhmische Nordbahn
63.769	147.223	70.269	455.847	526.116	2.829	67.002	516.414	583.416	3.137	— 9 8	33.948	37.644	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
101 063	346.757	86.954	962.170	1,049.124	4.445	81.808	1,011.616	1,093.424	4.633	— 4·1	53.340	55.596	Linie lit. B
37.243	65.708	29.688	256.068	285.756	3.140	26.517	253.572	280.089	3.078	+ 2·0	37.680	36.936	Graz-Köflacher Eisenb.
821.050	1,089.578	1,148.210	4,828.331	5,976.541	5.769	1,143.432	5,137.734	6,281.166	6 063	— 4·9	69.228	72.756	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
95.240	64.518	41.600	114.445	156.045	536	41.482	108.618	150.100	516	+ 3·9	6.432	6 192	Localbahnen
56.192	116.967	50.546	418.509	469.055	7.329	49.614	400.640	450.254	7.035	+ 4·2	87.948	84.420	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
9.951	106 446	4.458	103.966	108.424	7.228	4.086	86.360	90.446	6.030	+ 19·9	86.736	72.360	Leoben-Vordernberger
295.876	255.874	364.478	1,143.634	1,508.112	2.401	416.068	1,160 304	1,576.372	2.510	— 4·3	28.812	30.120	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
145 316	267.936	168.660	801 313	969.973	3.129	175.248	830.880	1,006.128	3.246	— 3·6	37.548	38.952	Ergänzungsnetz
651.501	713.498	853.469	3,099.374	3,952.843	2.894	903.062	3,131.972	4,035.034	2.954	— 2·0	34.728	35.448	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
37.639	27.297	15.876	46.320	62.196	1.885	16.202	47.906	64.108	1.943	— 3·0	22 620	23.316	Ostrau-Friedlander Eb.
792.800	447.461	1,404.239	4,771.004	6,175.243	4.081	1,444.728	4,496.620	5,941.348	3.927	+ 3·9	48.972	47.124	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
5.965	. . . . .	1.414	. . . . .	1.414	354	1.838	. . . . .	1.838	460	— 23·0	4.248	5.520	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
142.850	161.790	112.474	510.600	623.074	2.186	123.448	515.672	639.120	2.243	— 2·5	26.232	26.916	Süd-Nordd. Verbindgsb.
61.272	30.759	35.009	73.662	108.671	1.221	42.495	67.152	109.647	1.232	— 0·9	14.652	14.784	Wien-Aspang Bahn
26.810	83.192	17.396	209.348	226.744	3.488	20.054	190.936	210.990	3.246	+ 7·5	41.856	38.952	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													b) Localbahnen
4.552	1.666	1.130	1.664	2.794	399	1.282	1.596	2.878	411	— 2·9	4.788	4.932	Auspitzer Localbahn
27.091	24.257	14.744	57.164	71.908	373	14.519	55.184	69.703	361	+ 3 3	4.476	4.332	Böhm. Commercialb.
20.105	5.852	22.819	24.361	47.180	1.522	26.853	23.601	50.454	1.628	— 6·5	18.264	19.536	Bozen-Meraner Bahn
2.373	4.688	954	4 258	5.212	326	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		3.912	. . .	Brandeis-Neratowitz
2.270	2.161	2.082	8.239	10.321	413	2.308	5.674	7.982	319	+ 29·5	4.956	3.828	Deutschbrod-Humpoletz
2.396	1.264	1.481	4.026	5.507	220	1.518	3.294	4.812	192	+ 14·6	2.640	2.304	Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . . .	6.324	. . . .	6.946	6.946	579	. . . .	6.376	6.376	580	— 0·2	6.948	6.960	Königshof-B.-Koněprus
16.675	11.575	11.656	28.293	39.949	571	11.268	23.704	34.972	500	+ 14·2	6.852	6.000	Kremsthal-Bahn
13.568	2.956	2.748	2.663	5.411	1.804	2.070	4.376	6.446	2.149	— 16·1	21.648	25.788	Kuttenberger Localb.
2.615	485	1.590	1.060	2.650	139	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		1.668	. . .	Laibach-Oberlaibach
2.295	1.446	1.766	3.401	5.167	172	1.852	3.954	5.806	194	— 11·3	2.064	2.328	Localb. Melnik-Mšeno
1.401	832	461	1.172	1.633	109	528	1.176	1.704	113	— 3 5	1.308	1.356	Mšeno—Unter-Cetno
5.136	1.290	7.668	5.219	12.887	537	8.698	4.143	12 841	535	+ 0 4	6.444	6.420	Mori-Arco-Riva a. G.
9.567	1.535	10.233	11.970	22.203	383	9.422	16.744	26.166	451	— 15·1	4.596	5.412	Mühlkreis-Bahn
10.497	6.424	3.662	9.059	12.721	1.590	3.536	8.134	11.670	1.459	+ 9·0	19.080	17.508	Neutitscheiner Localb.
5.822	970	2.820	3.128	5.948	238	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		2.856	. . .	Otrokowitz-Wisowitz
7.941	2.171	4.879	5.631	10.510	214	4.590	5.144	9.734	199	+ 7·5	2.568	2.388	Pielachthalbahn
2.686	1.828	1.596	4.266	5.862	391	1.470	5.160	6.630	442	— 11·5	4.692	5.304	Reichenau a. K.-Solnitz
2.371	483	1.464	1.692	3.156	126	1.798	1.592	3.390	136	— 7·4	1.512	1.632	Radkersburg-Luttenbg.
40.078	15 275	29 506	29.523	59.029	1.736	26.918	30.222	57.140	1.681	+ 3·3	20.832	20.172	Reichenberg-Gablonz-T.
4.699	4.190	2.683	6.668	9.351	246	2.714	10.764	13.478	355	— 30·7	2.952	4.260	Saitz-Göding
5.533	2.760	3 553	4.316	7.869	315	4.359	3.621	7 980	319	— 1·3	3.780	3.828	Salzburg-Lampr.
6.762	2.899	5.978	7 608	13.586	203	6.598	6.662	13 260	198	+ 2·5	2.436	2.376	Salzkammergut-Localb.
12.294	1.993	6.364	4.211	10.575	320	6.376	4.097	10.473	317	+ 0·9	3.840	3.804	Schneebergbahn
8 621	23.493	3.597	34.171	37.768	2.098	3 538	34 070	37.608	2.089	+ 0·4	25.176	25.068	Staudig-Stramberger
9.250	4 016	6.210	9.210	15.420	321	6.950	13.400	20 350	424	— 24·3	3.852	5.088	Steyrthal-Bahn
1.007	2.424	407	2.978	3 385	484	371	2.596	2.967	424	+ 14·2	5.808	5.088	Stramberg-Wernsdorf
2.075	15.806	343	16.508	16.851	1.685	420	32.816	33.236	3.324	— 49·3	20.220	39 888	Swoleňowes-Smečna

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1900				1899		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Jänner	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.991	9.940	4.956	20.214	25.170	645	17.016	436	+ 47·9	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	8.873	6.683	3.821	11.842	15.663	320	14.187	290	+ 10·4	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	5.598	1.861	3.858	9.049	12.907	860	14.130	942	— 8·7	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.077	. . . .	3.064	3.064	383	3.058	382	0·0	8	8
Dampftramways.													
Brünner Strassenbahn	10	10	67.124	8.966	12.332	11.393	23.725	2.373	21.468	2.147	+ 10 5	10	10
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz	10	7	110.938	2.703	17.667	3.080	20.747	2.075	19.420	2.774	— 25·2	10	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	223.746	376	53.520	1.292	54 812	1.305	54.812	1.305	0·0	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	39.249	. . . .	11.935	. . . .	11.935	995	11.024	919	+ 8·3	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	105.987	. . . .	14.328	. . . .	14.328	2.047	16.726	2.389	— 14·3	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	110.738	. . . .	15.850	. . . .	15.850	2.642	15.772	2.629	+ 0·5	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	6.704	3.494	1.733	4.097	5.830	416	5.583	399	+ 4·3	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	17	71.665	13.378	14.248	6.689	20.937	837	17.880	1.052	— 20·4	25	17
Summe	19.027	18.263	9,423.286	7,617.556	9,467.737	32,439.281	41,907.018	2.203	41,877.830	2 293	— 3·9	19.027	18.263
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	267	1	196	14	210	. . .	944	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn [1]	5·83	5.83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	. . .	110.160	. . . .	11.902	. . . .	11.902	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau [2]	11·09	8·03	2.185	. . . .	437	. . . .	437	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	23 050	. . . .	5.506	. . . .	5.506	. . .	5.230	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·24	6·24	66.966	. . . .	7.264	. . . .	7.264	. . .	8.274	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·53	2·53	5.202	. . . .	1.203	. . . .	1.203	. . .	1.160	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	14·55	. . .	396.384	. . . .	62.703	. . . .	62.703	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	17.177	. . . .	4.120	. . . .	4 120	. . .	6.138	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	343.768	. . . .	36.737	. . . .	36.737	. . .	36.177	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	115.533	. . . .	17.730	. . . .	17.730	. . .	16.225	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·27	. . .	79.726	. . . .	12.604	. . . .	12.604	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahn	10·44	. . .	105.167	. . . .	10.581	. . . .	10.581	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn	15·86	13·02	717.670	. . . .	77.493	. . . .	77.493	. . .	63.442	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	70.354	. . . .	4.149	. . . .	4.149	. . .	4.132	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	160.306	. . . .	18.978	. . . .	18.978	. . .	18.444	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	3·32	117.397	. . . .	13.121	. . . .	13.121	. . .	7.792	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	9·93	9·93	103 144	72	14.406	83	14.489	. . .	13.252	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener elektrische Strassenb.	25·20	17·42	1,876.783	. . . .	286.607	. . . .	286.607	. . .	189.704	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	4·21	58.212	. . . .	9.855	. . . .	9.855	. . .	5.936	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag [1]	0·109	0·109	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·397	0·397	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0·199	0·199	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn [1]	0·212	0·212	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

[1]) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.
[2]) Der Betrieb ist bis auf die Ringbahnlinie in Baden eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1900				1899				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Steiermärk. Landesb.:
6.991	9.940	4.956	20.214	25.170	645	4.470	12.546	17.016	436	+ 47·9	7.740	5.232	Cilli-Wöllan
8.873	6.683	3.821	11.842	15.663	320	3.735	10.452	14.187	290	+ 10·4	3.200	3.480	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies
5.598	1.861	3.858	9.049	12.907	860	6.092	8.038	14.130	942	— 8·7	10.320	11.304	Ueberetscherbahn
. . . . .	1.077	. . . .	3.064	3.064	383	. . . .	3.058	3.058	382	0	4.596	4.584	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
67.124	8.966	12.332	11.393	23.725	2.373	12.022	9.446	21.468	2.147	+ 10·5	28.476	25.764	Brünner Strassenbahn
110.938	2.703	17.667	3.080	20.747	2.075	16.928	2.492	19.420	2.774	— 25·2	24.900	33.288	Brünner Localeisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
223.746	376	53.520	1.292	54.812	1.305	53.470	1.342	54.812	1.305	0	15.660	15.660	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
39.249	. . . . .	11.935	. . . . .	11.935	995	11.024	. . . . .	11.024	919	+ 8·3	11.940	11.028	Innsbruck-Hall i. T.
105.987	. . . . .	14.328	. . . . .	14.328	2.047	16.726	. . . . .	16.726	2.389	— 14·3	24.564	28.668	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
110.738	. . . . .	15.850	. . . . .	15.850	2.642	15.772	. . . . .	15.772	2.629	+ 0·5	31.704	31.548	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
6.704	3.494	1.733	4.097	5.830	416	1.913	3.670	5.583	399	+ 4·3	4.992	4 788	Salzburger Eisenb. u. Tr.
71.665	13.378	14.248	6.689	20.937	837	11.730	6.150	17.880	1.052	— 20·4	10.044	12.624	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
9,423.286	7,617.556	9,467.737	32,439.281	41,907.018	2.203	9,381.034	32,496.796	41,877.830	2.293	— 3·9	26.436	27.516	**Summe**
Zahnradbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
267	1	196	14	210	. . .	900	44	944	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betrieb													
110.160	. . . . .	11.902	. . . . .	11.902	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
2.185	. . . . .	437	. . . . .	437	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
23.050	. . . . .	5.506	. . . . .	5.506	. . .	5.230	. . . . .	5.230	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
66.966	. . . . .	7.264	. . . . .	7.264	. . .	8.274	. . . . .	8.274	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. E.
5 202	. . . . .	1.203	. . . . .	1.203	. . .	1.160	. . . . .	1.160	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
396.384	. . . . .	62.703	. . . . .	62.703	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
17.177	. . . . .	4.120	. . . . .	4.120	. . .	6.138	. . . . .	6.138	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
343.768	. . . . .	36.737	. . . . .	36.737	. . .	36.177	. . . . .	36.177	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
115.533	. . . . .	17.730	. . . . .	17.730	. . .	16.225	. . . . .	16.225	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
79.726	. . . . .	12.604	. . . . .	12.604	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
105.167	. . . . .	10.581	. . . . .	10.581	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
717.670	. . . . .	77.493	. . . . .	77.493	. . .	63.442	. . . . .	63.442	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
70.354	. . . . .	4.149	. . . . .	4.149	. . .	4.132	. . . . .	4 132	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
160.306	. . . . .	18.978	. . . . .	18.978	. . .	18.444	. . . . .	18.444	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
117.397	. . . . .	13.121	. . . . .	13.121	. . .	7.792	. . . . .	7.792	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
103.144	72	14.406	83	14.489	. . .	13.196	56	13.252	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
1,876.783	. . . . .	286.607	. . . . .	286.607	. . .	189.704	. . . . .	189.704	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
58.212	. . . . .	9.855	. . . . .	9.855	. . .	5.936	. . . . .	5.936	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

Leoben-Vordernberger Bahn . . . K 17.978
(Personenverkehr + K 372,
Frachtenverkehr + „ 17.606),
Graz-Köflacher Bahn . . . . . K 5.667
(Personenverkehr + K 3.171,
Frachtenverkehr + „ 2.496),
Localbahn Cilli-Wöllan . . . . . K 8.154
(Personenverkehr + K 486,
Frachtenverkehr + „ 7.668).

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Gegenstandsmonate wurden um 6718 Personen weniger befördert und um K 7486 weniger eingenommen als im gleichen Monate des Vorjahres, was der ungünstigen Witterung zugeschrieben werden muss.

Der Güterverkehr weist eine Minderverfrachtung von 1647 t, dagegen eine Einnahmensteigerung von K 6510 aus. Es verbleibt demnach im Gesammten noch eine Mindereinnahme von K 976.

Schneebergbahn. (Adhäsionsstrecke.) Im Personenverkehre wurden um 3257 Personen mehr befördert, dagegen ergibt sich eine Mindereinnahme von K 12. Im Güterverkehre wurde, bei einer Mehrverfrachtung von 708 t, eine Mehreinnahme von K 114 erzielt, daher im Gesammten K 102 an Mehreinnahmen verbleiben.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 16 ex 1900 publicirten Transporteinnahmen des Jahres 1899 auf Grund nachträglicher buchhalterischer Richtigstellungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn
(Hauptbahnnetz):

1899. Laut Ausweis 9 Monate definitiv,
3 Monate provisorisch . . . . . fl. 39,512.525
hiezu:
Richtigstellung pro October 1899 . „ 196.501
fl. 39,709.026
1898. Laut Rechnungsabschluss . . . . „ 39,963.338
Differenz — fl. 254.312

Oesterr. Nordwestbahn
(garantirte Strecken):

1899. Laut Ausweis 8 Monate definitiv,
4 Monate provisorisch . . . . . fl. 10,979.827
hiezu:
Richtigstellung pro September 1899 . „ 97.839
fl. 11,077.666
1898. Laut Rechnungsabschluss . . . . „ 11,110.548
Differenz — fl. 32.882

Oesterr. Nordwestbahn
(Ergänzungsnetz):

1899. Laut Ausweis 8 Monate definitiv,
4 Monate provisorisch . . . . . fl. 7,369.074
hiezu:
Richtigstellung pro September 1899 . „ 22.426
fl. 7,391.500
1898. Laut Rechnungsabschluss . . . . „ 7,573.507
Differenz — fl. 182.007

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

1899. Laut Ausweis 8 Monate definitiv,
4 Monate provisorisch . . . . . fl. 3,938.772
hiezu:
Richtigstellung pro September 1899 . „ 20.242
fl. 3,959.014
1898. Laut Rechnungsabschluss . . . . „ 3,806.920
Differenz + fl. 152.094

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
(österreichisches Gesammtnetz):

1899. Laut Ausweis 8 Monate definitiv,
4 Monate provisorisch . . . . . fl. 28,622.198
hiezu:
Richtigstellung pro September 1899 . „ 191.906
fl. 28,814.104
1898. Laut Rechnungsabschluss . . . . „ 28,331.098
Differenz + fl. 483.006

Südbahn-Gesellschaft
(Gesammtnetz):

Die definitive Abrechnung pro September 1899 ergab gegenüber der provisorischen Ermittlung eine Erhöhung um fl. 121.215, wodurch sich die bereits veröffentlichte Jahreseinnahme pro 1899 von fl. 49,843.752 auf fl. 49,964.967 erhöht.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 6. März unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek abgehaltenen Vollversammlung gelangten als erster Gegenstand die vom künstlerischen Beirathe der Commission Oberbaurathe Otto Wagner ausgearbeiteten Hochbauprojecte für die Haltestellen Ferdinandsbrücke, Schottenring, Rossauerlände und Brigittabrücke der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn zur Verhandlung. Die drei letzteren Projecte wurden im Principe genehmigt und die Vergebung dieser mit K 480.000 bewertheten Arbeiten im Offertwege beschlossen.

Bezüglich des Projectes für die Haltestelle Ferdinandsbrücke, welche analog jener auf dem Karlsplatze aus zwei getrennten Pavillons bestehen wird und mit K 160.000 veranschlagt ist, wurde auf Antrag Sr. Excellenz des Herrn Statthalters Grafen Kielmansegg die definitive Schlussfassung vertagt und vorerst beschlossen, die Aufstellung einer Schablone an Ort und Stelle zu veranlassen, um sich über die künstlerische Wirkung der projectirten Pavillons ein Urtheil bilden zu können.

Den wichtigsten Berathungsgegenstand bildeten sodann die Anträge wegen Begebung des restlichen Commissionsanlehens, mit welchem die Geldmittel zur Vollendung der im Zuge befindlichen Bauten der Wiener Verkehrsanlagen zu beschaffen sind. Es wurde beschlossen, das von der Unionbank in Wien im Vereine mit der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin gestellte Offert auf Uebernahme der den Rest der für die Wiener Verkehrsanlagen gesetzlich genehmigten Credite umfassenden Emission vom Jahre 1900 im Nominalbetrage von K 40,648.600 anzunehmen und sonach diese letzte An-

lehensemission an das genannte Consortium auf feste Rechnung zu begeben. Das neue, gleich den früheren 4percentige Anlehen ist bis zum 1. Jänner 1928 gesetzlich rentensteuerfrei. Von diesem Zeitpunkte angefangen übernimmt die Commission die Rentensteuer zur Selbstzahlung.

Durch diese Anlehensbegebung erscheint der für die Vollendung der in Ausführung begriffenen Verkehrsanlagen erforderliche Geldbedarf bedeckt.

Wiederholte Klagen des Publicums über die Unbequemlichkeiten des Umsteigens in der Haltestelle Meidling-Hauptstrasse hatten die Commission bereits in der Vollversammlung vom 20. November 1899 veranlasst, die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn mit der Aufgabe zu betrauen, im Einvernehmen mit der Staatsbahn-Direction Wien Studien wegen Abstellung der thatsächlich vorhandenen Uebelstände einzuleiten.

Das Ergebniss der eingehend gepflogenen Studien und wiederholt gepflogenen Berathungen liess die Herstellung eines Personentunnels unter den beiden durchgehenden Hauptgeleisen zur Verbindung des Mittelperrons mit dem flussseitigen Perron als die günstigste Lösung erscheinen.

Die Commission hat nun die sofortige Ausführung des Personentunnels mit einem aus den Fructificationszinsen ihrer disponiblen Bestände zu bedeckenden Kostenaufwande von K 60.000 beschlossen, damit diese bauliche Herstellung noch vor dem Inslebentreten der Sommerfahrordnung vollendet werden könne.

Weiter wurde eine bei der Herstellung von vier neuen Nothauslässen aus dem rechtseitigen Hauptsammelcanale in der Strecke Schreiberbach—Postgasse eingetretene Baukostenüberschreitung von K 26.000, welche jedoch in den bei den anderen Losen dieses Canalbaues erzielten Ersparnissen ihre Bedeckung findet, genehmigt und der Ausführung von Sand- und Schlammfängen in den in den Hauptsammler einmündenden Strassencanälen zugestimmt, da hiedurch der Hauptsammler selbst von Schlamm und Sand möglichst freigehalten wird.

Ein seitens der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn mit der Union-Baugesellschaft abgeschlossenes Uebereinkommen wegen Ausführung der Eindeckungen an der Donaucanallinie wurde genehmigt und behufs Ausführung von verschiedenen Herstellungen an den Beleuchtungsanlagen der unteren Wienthallinie und an der mechanischen Kohlenverladevorrichtung in der Station Heiligenstadt die erforderlichen Nachtragscredite bewilligt.

Ebenso wurde über Aufforderung des k. k. Eisenbahnministeriums behufs Gewährleistung der weitestgehenden Sicherheit des Betriebes die Errichtung von vier neuen Blockhütten auf der Wienthallinie, sowie die Ausrüstung derselben mit den erforderlichen Apparaten im Gesammtkostenbetrage von K 31.600 genehmigt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. März ergreift das Wort der Herr

Handelsminister Freiherr von Call:

In der Sitzung vom 21. November 1899 haben die Herren Abgeordneten Ritter von Bukovič und Genossen in Betreff des Baggerdienstes der Seeverwaltung und der Nothwendigkeit von Baggerungen in Makarska und Traù eine Interpellation eingebracht, welche ich im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe.

Was zunächst den Baggerpark anbelangt, so ist zuzugeben, dass eine Ausgestaltung desselben durch Vermehrung der Baggermaschinen sehr wünschenswerth erscheint; ich bin aber in der Lage zu constatiren, dass in dieser Richtung seit Uebernahme der Baggerungen in die Regie der Seeverwaltung ein steter Fortschritt zu verzeichnen ist.

Zu den ursprünglich vorhandenen zwei grösseren Baggerschiffen sind während des Jahres 1899 zwei neue Bagger hinzugetreten, und ist auch im Staatsvoranschlage für das laufende Jahr ein Betrag für die weitere Ausgestaltung des Baggerparkes vorgesehen.

Dass seit der Baggerung in Regie eine bedeutende Erhöhung der jährlichen Arbeitsleistung eingetreten ist, erhellt aus den nachstehenden Ziffern:

Während nämlich früher jährlich nur 80.000 bis 85.000 Cubikmeter gebaggert wurden, betrug der Aushub im

zweiten Semester 1895	101.205	Cubikmeter
im Jahre 1896	222.506	„
„ „ 1897	287.127	„
„ „ 1898	304.998	„
„ „ 1899	357.534	„
zusammen	1,273.370	Cubikmeter

also im Jahresdurchschnitte 274.915 Cubikmeter.

Auf die Baggerung in der Narenta entfallen von dem Gesammtaushube im Ganzen 419.166 Cubikmeter, so dass für die Erhaltung der Schiffbarkeit dieses Flusses ein Dritttheil der Gesammtleistung in Anspruch genommen wird.

Die verhältnissmässig bedeutende Inanspruchnahme des Baggerparkes für Zwecke der Narenta-Freihaltung beeinflusst wohl die Baggerfähigkeit bezüglich anderer Gebiete, doch keineswegs in einem solchen Masse, dass eine Vernachlässigung wichtiger Baggerungen eintreten könnte, und wird sich durch die im Zuge befindliche Vermehrung des Baggerparkes auch in dieser Beziehung eine Besserung vollziehen.

Was Makarska und Traù anbelangt, woselbst nach der Interpellation Baggerungen vorzunehmen wären, bin ich in der Lage, die Versicherung zu geben, dass, sobald die Möglichkeit vorliegen wird, für die Ausführung der verschiedenen, mitunter sehr dringenden Baggerungsarbeiten im Seebezirke Spalato einen Bagger zu bestimmen, beide genannten Hafenorte Berücksichtigung finden werden.

Die in der Interpellation zum Ausdrucke gelangte Anerkennung des Bestrebens der Seeverwaltung, die maritimen Interessen bei jeder Gelegenheit zu wahren, gibt mir den willkommenen Anlass zu dem Versprechen, dass dieses Bestreben auch in Hinkunft seine Bethätigung finden wird.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Kleinbahn von Turn nach Mariaschein und Graupen mit einer Abzweigung zur elektrischen Kraftanlage in Soborten und einem Flügel von Mariaschein Stadt zum Bahnhofe Mariaschein der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Zweigniederlassung der Actiengesellschaft Elektricitätswerke (vormals O. L. Kummer & Comp.) in Teplitz vorgelegten Projectes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Turn nach Mariaschein und Graupen mit einer Abzweigung zur elektrischen Krattanlage in Soborten und einem Flügel von Mariaschein Stadt zum Bahnhofe Mariaschein der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft die Trassenrevision auf den 13. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Heinrich Vojáček betraut.

[E.-M.-Z. 11.008.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Peček (Kauřim)—Gross-Becwar: Abänderung des Stationsnamens „Gross-Bečwar“ in „Becwar“.) Die Station Gross-Becwar der Localbahn Peček (Kauřim) — Gross-Bečwar führt seit 25. November 1899 den Namen „Becwar“, böhmisch „Bečvary“.

Ausweis

über die

im IV. Quartale 1899 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen	**Haltestellen:** Barcice zwischen Rytro und Alt-Sandec der Linie Orló—Tarnów	10. October 1899	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Normale Gebührenberechnung nach den im Tarife ersichtlichen Kilometerentfernungen.
	Amt Mitterbach zwischen der Haltestelle In der Bruck und der Station St. Egydi a. N. der Linie Scheibmühl—Kernhof	1. November 1899	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Ausgabe der Fahrkarten bis 1. December 1899 durch das Zugsbegleitungspersonale. Von diesem Zeitpunkte an in der Sägemühle des Carl Magritzer in Amt Mitterbach. Gepäck im Nachzahlungswege.
	Prosegger zwischen den Stationen Zweinitz und Gurk der Gurkthalbahn	1. November 1899	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Abfertigung findet im Zuge durch den Zugsführer statt.
	Frendl-Figelhammer zwischen den Stationen Saar und Sazau der Linie Deutschbrod—Saar	17. December 1899	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren nach dem Tarife der Localbahn Deutschbrod-Saar.
	Maishofen zwischen der Station Zell am See und der Haltestelle Gerling der Linie Salzburg—Wörgl	1. November 1899	Für den Gesammtverkehr	Bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güteranfgabsverkehr eingerichtet gewesen.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	**Haltestellen:** Tschausch zwischen den Stationen Brüx und Triebschitz der Linie Aussig—Komotau	30. November 1899	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Local-Personentarifes vom 16. December 1897 nebst Nachtrag I—III.
	Eicht zwischen Auscha und Bleiswedel der Linie Teplitz—Böhm.-Leipa	1. October 1899	Für den Gesammtverkehr	Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen. Berechnung der Gebühren erfolgt auf Grund des Localgütertarifes vom 1. Februar 1894 nebst Nachtrag II, III und IV.
	Graber zwischen Bleiswedel und Drum der Linie Teplitz—Böhm.-Leipa	1. October 1899	Für den Gesammtverkehr	Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen. Berechnung der Gebühren erfolgt auf Grund des Localgütertarifes vom 1. Februar 1894 nebst Nachtrag II, III und IV.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Station:** Otrokowitz zwischen Napagedl und Kwassitz-Tlumatschau der Linie Wien—Krakau	8. October 1899	Für den Gesammtverkehr	Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 für die Abfertigungsstelle Otrokowitz vorgesehenen Entfernungen.
	Haltestelle: Czechowitz zwischen Dzieditz und Bielitz der Linie Dzieditz—Saybusch—Zywiec	23. October 1899	Für den beschränkten Frachtgut-Wagenladungsverkehr	Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr. Die Gebühren werden im Sinne des Localgütertarifes für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 von, bezw. nach der in der Verkehrsrichtung nächst weiter gelegenen Station berechnet.
Oesterr. Nordwestbahn	**Haltestellen:** Wichstadtl zwischen Wichstadtl-Lichtenau und der neuerrichteten Haltestelle Linsdorf der Linie Mittelwalde—Prag	1. October 1899	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren nach dem Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr vom Jahre 1898.
	Linsdorf zwischen der neuerrichteten Haltestelle Wichstadtl und Gabel der Linie Mittelwalde—Prag	1. October 1899	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren nach dem Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr vom Jahre 1898.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Südbahn-Gesellschaft	**Station:** Niklasdorf zwischen Bruck a. d. Mur und Leoben der Linie Bruck a. d. Mur—Leoben	15. November 1899	Für den Gesammtverkehr	Bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr. Gebührenberechnung auf Grund des Kilometerzeigers und des Localgütertarifes, Theil II.
Niederösterreichisches Landes-Eisenbahnamt	**Haltestellen:** Schwadorf zwischen St. Pölten L. B. und der neu errichteten Haltestelle Völlerndorf der Linie St. Pölten—Kirchberg a. d. Pielach	22. December 1899	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Abfertigung des Reisegepäcks findet durch den Zugsführer statt.
	Völlerndorf zwischen der neuerrichteten Haltestelle Schwadorf und Ober-Grafendorf der Linie St. Pölten—Kirchberg a. d. Pielach	22. December 1899	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Abfertigung des Reisegepäcks findet durch den Zugsführer statt.
	Kammerhof zwischen der Haltestelle Klangen und Hofstetten der Linie St. Pölten—Kirchberg an der Pielach	22. December 1899	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Abfertigung des Reisegepäcks findet durch den Zugsführer statt.
	Teufelsdorf zwischen Bischofstetten und Kilb der Linie Ober-Grafendorf—Mank	22. December 1899	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Abfertigung des Reisegepäcks findet durch den Zugsführer statt.
Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-G.	**Personenhaltestelle:** Pabing zwischen Acharting und Weitwörth der Linie Salzburg—Lamprechtshausen	1. November 1899	Für den Personenverkehr	Tarifgiltigkeit wie Weitwörth. Die bisherige Personen- und Güterhaltestelle Pabing wird als solche aufgelassen und dient nur mehr als Frachtenhaltestelle (Verordnungs-Blatt Nr. 129 vom 9. November 1899).

Ausland.

Bayern. (Neue Dienstanweisung für das Locomotivpersonal der Staatseisenbahnen.) Am 1. October 1899 trat eine neue Dienstanweisung für das Locomotivpersonal der Staatseisenbahnen in Kraft. Dieselbe ist in nachstehend aufgeführte fünf Hauptabschnitte zusammengefasst:

Abschnitt I: Allgemeine Vorschriften, handelt in zehn Paragraphen von Dienstpflichten im Allgemeinen; Dienstvorschriften und Dienstbehelf; Verhältniss der Vorgesetzten und Untergebenen; Berechtigung zur Führung der Locomotive; Streckenkenntniss; Mitfahren auf der Locomotive; Ausbildung des Locomotivpersonals; Dienstregelung; Dienstkleidung und Ausrüstung; Mitnahme von Gegenständen.

Abschnitt II: Wartung und Bedienung der Locomotive, verbreitet sich in 14 Paragraphen über Behandlung und Unterhaltung der Locomotive im Allgemeinen; Ausrüstung derselben; Uebernahme und Untersuchung der Locomotive; Beobachtung des Wasserstandes im Kessel; Materialverbrauch; Feuerung der Locomotive; Schmiervorrichtungen; Dampfspannung; Speisevorrichtungen; Bremsvorrichtungen; Beleuchtung, Sandstreu- und Schienenwaschvorrichtungen; Oeffnung und Schliessung der Dampfzuströmung; Beendigung des Dienstes.

Abschnitt III: Fahrdienst, handelt in weiteren 16 Paragraphen von Ausrüstung des Fahrdienstes im Allgemeinen; Dienstobliegenheiten vor der Abfahrt; Abfahrt selbst; Verhalten während der Fahrt; Einfahrt in die Stationen, Anhalten und Ausfahrt; Fernhaltung von Belästigungen und Gefährdungen durch Locomotiven (Missbrauch der Dampfpfeife, Ablassen von Dampf oder Wasser an Bahnsteigen, Ueber- und Unterführungen, Verbreitung von Qualm in den Einsteigehallen u. s. w.); Verhinderung von Feuersgefahr; Kuppeln der Locomotive; Stillstehen der Locomotiven; Sonderzügen, Hilfslocomotiven und Hilfszügen; Vorspann- und Schiebedienst; einzeln fahrende Locomotiven; Locomotivremisen, Drehscheiben, Schiebebühnen und Zufahrtsgeleise zu denselben; Rangirdienst; Bereitschaftsdienst Dampfheizung.

Abschnitt IV: Aussergewöhnliche Ereignisse, behandelt in drei Paragraphen die Dienstunfähigkeit des Locomotivpersonals; die Schäden an der Locomotive und sonstige aussergewöhnliche Vorkommnisse.

Abschnitt V: Besondere Vorschriften für Nebeneisenbahnen, behandelt in drei Paragraphen die Wartung und Bedienung der Locomotive, sowie den Fahrdienst und verbreitet sich noch über verschiedene sonstige Obliegenheiten des Locomotivpersonals.

Als Anhang sind der neuen Dienstanweisung auf 42 Seiten noch beigefügt: 1. ein Verzeichniss der für das Locomotivpersonal aufliegenden Dienstbehelfe und Drucksachen; 2. eine Anleitung zur Wartung und Bedienung der Locomotiven und Behandlung der für diese benöthigten Materialien; 3. Vorschriften über die Berechnung der Brennmaterial-Ersparnissprämien; 4. desgleichen über die Verwendung des Schmiermateriales für Locomotiven; 5. ein Auszug aus der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns; 6. eine Anweisung zur Untersuchung und Behandlung der Wagen auf Nebeneisenbahnen; 7. ein Formblatt für Meldungen über Mängel am Oberbau auf Localbahnen und 8. ein Auszug aus der Anleitung zur Berechnung der Fahrgelder und Reiseentschädigung des Locomotivpersonals für Dienstfahrten.

Den Schluss der aus 112 Seiten bestehenden und in Taschenformat hergestellten neuen Dienstanweisung bildet ein alphabetisches Sachregister mit Hinweis auf diejenigen Paragraphen, in denen der betreffende Gegenstand vorzugsweise behandelt ist. Sehr schätzenswerth sind auch noch die besonderen Hinweisungen auf die einschlägigen Paragraphen sowohl der Signalordnung als auch auf jene der Fahrdienstvorschriften. („Z. d. V. D. E.-V.“)

Frankreich. (Neuer Blitzzug zwischen Paris und Calais.) Die französische Nordbahn hat den Beschluss gefasst, in nächster Zeit einen zwischen Paris und dem Hafen von Calais, „Train-Éclair“ (Blitzzug) genannten, besonders beschleunigten Zug in Verkehr zu setzen, welcher, mit einer Fahrgeschwindigkeit von 125 km verkehrend, die 295 km lange Distanz zwischen vor-

benannten beiden Endstationen mit Inbegriff der Aufenthalte innerhalb von drei Stunden zurücklegen wird. Die Benützung des Zuges ist nur jenen Reisenden geboten, welche mit Inbegriff der Seefahrt zwischen Calais und Dower und vice versa directe Fahrkarten ab Paris oder London lösen.

— (Projectirter Bau von Kleinbahnen [Tramways Départementaux] mit elektrischem Betriebe im Bereiche des Departements Ardennes.) Die Interessenten des Departements Ardennes haben nach bereits erfolgter Gemeinnützigkeitserklärung den Ausbau und Betrieb eines Kleinbahnnetzes in einer Spurweite von einem Meter mit elektrischem Betriebe für den Verkehr von Personen zwischen Charleville, Mézières und Mohon beschlossen.

— (Projectirter Bau eines Kleinbahnnetzes im Bereiche des Departements Haute-Saône.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister der Legislative den Gesetzentwurf zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes eines staatlich zu subventionirenden Kleinbahnnetzes im Bereiche des Departements Haute-Saône zur parlamentarischen Genehmigung vorgelegt. Dieses in einer Spurweite von einem Meter zu erbauende, mit Motoren zu betreibende und für den Personen- und Güterverkehr einzurichtende Netz umfasst folgende Linien:

1. Lure-Roye-Héricourt mit einer von Roye abzweigenden bis Ronchamps führenden Flügelbahn;
2. Gray-Jussey mit einer Abzweigung bis Lure;
3. Luxeuil-Carravillers;
4. Lure-Hout-du-Them.

— (Projectirte Erweiterung des concessionirten Localbahnnetzes im Bereiche des Departements Saône-et-Loire.) Die Firma „Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire" erhielt mit Erlass vom 11. Jänner 1900 die Concession zum Baue und Betriebe folgender, ihr bisheriges Betriebsnetz ergänzender Localbahnlinien mit Motorenbetrieb, und zwar:

1. Autun—Corcelles;
2. Mâcon—Fleurville;
3. Saint-Bonnet-Beaubéry—Montceau-les-Mines;
4. Saint-Marcel—Saint-Martin—en Bresse.

— (Project einer Verbesserung der derzeit in Verwendung stehenden Blockirungs-Signalapparate.) Das „Comité technique" des Ministeriums für öffentliche Arbeiten befasst sich gegenwärtig mit dem Studium und der praktischen Erprobung eines die Vervollständigung der derzeit nahezu allgemein eingeführten Blockirung bezweckenden, auf grössere Distanzen automatisch fungirenden Apparates, welcher auch mit allen bereits bestehenden Signalisirungsvorrichtungen des Blockirungssystems ohne grösseren Kostenaufwand verbunden werden kann. Dieser von einem Ingenieur namens Léturgie projectirte Zusatzapparat soll die automatische Deckung des Zuges in der Weise bewirken, dass in angemessenen Entfernungen zwischen je zwei Stationen, beispielsweise von je 1500 m, am äusseren Schienenstrange eine in unmittelbarer Nähe und in der Höhe des Schienenkopfes angebrachte federnde Platte (plaque pédale) am Oberbau angebracht wird, durch deren Drückung nach abwärts auf den Contactpunkt mit einem längs dem Schienenhalse laufenden, eventuell von diesem Contactpunkt aus auf Ständern angebrachten und mit dem Blocksignale verbundenen elektrischen Leitungsdraht der Signalapparat in Function tritt und dem nachfolgenden, sowie, bei eingeleisigen Strecken, auch dem entgegenkommenden Zuge, ersterem auf offener Strecke, letzterem eventuell auch in der Einfahrtsstation anzeigt, dass ein Zug sich noch im Bereiche von 1500 m auf der Strecke, bezw. noch in der Station befindet. Die Thätigkeit der Plaque pédale, deren Wirkung mit jener des Tasters eines Morsé-Telegraphenapparates zu vergleichen ist, erfolgt durch den Druck des Spurkranzes des vordersten Rades der Maschine (bei schiebender Maschine durch jenes des letzten, in diesem Falle aber ersten Wagens) auf die Contactplatte. Die Wirkung ist insofern eine doppelte, als durch Stellung des jeweilig letzten Signals auf „Halt" die des vorangehenden gleichfalls automatisch auf „Frei" erfolgt.

Türkisch-Kleinasien. (Franco-germanische Eisenbahnprojecte.) Den, wie berichtet wird, vom Sultan bereits im Principe genehmigten Projecten der verbündeten französischen und reichsdeutschen Concessionswerber zufolge wird, nachdem die Finanzirung der kleinasiatischen Eisenbahnbauten beiderseits als gesichert zu betrachten ist, der Ausbau dieses umfangreichen Betriebsnetzes in absehbarer Zeit erfolgen. Es sind dies folgende, theils bereits trassirte, theils im Vorstudium begriffene Linien:

1. Die Verlängerung der Anatolischen Bahnen in östlicher Richtung, und zwar von Samsun (am Schwarzen Meere) aus im Bereiche Armeniens über Amasia und Siwas bis Erzerum, mit einer Abzweigung gegen Süden zum Anschlusse an die Linie Kaisarjeh—Bassora.
2. Die Fortsetzung der Linie Haidar-Pasha (nächst Scutari)—Ismud in östlicher Richtung über Kaisarjeh und Malatia bis Diarbekir und von dort in südöstlicher Richtung im Euphratthale über Bagdad und Bassora bis zur Einmündung des bei Korna mit dem Tigris vereinigten Euphrat in den Persischen Golf bei Kuweit.
3. Die Fortsetzung der Linie Smyrna—Aïdin über Konia, Kintabia und weiterhin im Bereiche Palästinas in südlich-radialer Richtung mit Berührung mehrerer Häfen des Mittelländischen Meeres, als Beiruth, Saida etc., bis Jaffa, im Anschlusse an die Linie Jaffa—Jerusalem.
4. Die Verbindung der Linie Smyrna—Kassoba—Alaschehr in Konia mit der Linie 3.
5. Im Interesse der Vervollständigung des Gesammtnetzes der Ankauf kleinerer, von Hafenstädten aus in das Innere des Landes führenden gesellschaftlichen Linien, welche seit dem Jahre 1870 im Betriebe stehen, und zwar mit Inbegriff der von der türkischen Regierung erbauten 96 km langen Ismudbahn.

Ausser den vorangeführten Linien, welche im Sinne des wechselseitigen Uebereinkommens zwischen den massgebenden Finanzgruppen Deutschlands und Frankreichs theils von der deutschen, theils von der französischen Gruppe ausgebaut und betrieben werden sollen, stehen auch noch englische und russische Projectanten mit der türkischen Regierung bezüglich solcher Linien in Unterhandlung, deren Ausführung allerdings die Sphäre des voranbeschriebenen Netzes nicht direct tangirt, und zwar:

a) Seitens Russlands bezüglich einer von der Transkaspischen Linie abzweigenden, über Astrachan mit Uebersetzung des Kaukasus entweder über Tiflis (Georgien) bis Erzerum (Armenien) oder über Batum bis Trapezunt (gleichfalls Armenien) führenden Linie;

b) seitens Englands bezüglich einer von Alexandrien ausgehenden, Arabien durchquerenden, bis zur persischen Grenze, eventuell durch Persien bis Teheran führenden Linie, mit einer Abzweigung nach Bagdad.

Verschiedene Mittheilungen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 28. Februar fand in Anwesenheit des landesfürstlichen Commissärs Dr. Theodor Haberer, Sectionschef im k. k. Eisenbahnministerium, die 43. (ausserordentliche) Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft statt. Einziger Gegenstand der Tagesordnung war der Antrag auf Abänderung der §§ 2, 5, 7, 8, 10—16, 19, 21, 23, 25, 29, 33, 35—37, 42—44, 46—55, 57, 58 und 60 der Gesellschaftsstatuten. In der Generalversammlung, für welche 109 Actionäre 36.234 Actien mit 1781 Stimmen deponirt hatten, waren 34 Actionäre mit 34.834 Stück Actien und 1718 Stimmen anwesend. Nach Verlesung des Berichtes des Verwaltungsrathes über die Statutenänderungen gelangte der Entwurf der geänderten Gesellschaftsstatuten zur einstimmigen Annahme.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 32·374 km lange Strecke Lauenburg—Leba der königl. Eisenbahn-Direction Danzig, welche am 1. November 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des k. k. Statthaltereirathes und vormaligen Bezirkshauptmannes in Teplitz Conrad Prinzen zu Hohenlohe-Schillingsfürst den derzeitigen Leiter der genannten Bezirkshauptmannschaft, k. k. Bezirksobercommissär Richard Gräf, mit der Function des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und bei der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.
(Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1896.)

Einführung directer Frachtsätze von Rybnik nach Triest und Fiume für Eisenwaaren des Ausnahmetarifes 13 a und b, sowie des Anhanges A zum Ausnahmetarife 13.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 gelangen für Eisenwaaren des Ausnahmetarifes 13 a und b, sowie des Anhanges A zum Ausnahmetarife 13 (Eisenwaaren, bestimmt zum See-Exporte nach ausserösterreichischen Häfen) directe Frachtsätze von Rybnik nach Triest und Fiume zur Einführung.

Dieselben betragen für 100 kg in Pfennigen:

von	nach	Ausnahmetarif 13a	Ausnahmetarif 13b	Anhang A, Eisenwaaren zur Seeausfuhr via Triest/Fiume
		5000 kg	10.000 kg	10.000 kg
Rybnik	Triest/Fiume	284	280	252

Wien, am 7. März 1900. [227]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Abfertigung zollpflichtiger Wagenladungen nach Mühlhausen.

Zollpflichtige Wagenladungen mit der Bestimmung nach Mühlhausen (Elsass) werden nach Mühlhausen Nord abgefertigt.

Dementsprechend ist im Tarife, Theil II, für den obbezeichneten Güterverkehr unter „4. Elsass-Lothringersche Bahnen" bei der Stationsbezeichnung „Mühlhausen Wanne" ein †) und am Fusse der betreffenden Seiten die Anmerkung anzubringen:

„†) Zollpflichtige Wagenladungen werden nach Mühlhausen Nord abgefertigt."

Wien, am 6. März 1900. [228]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Oelgas in Kesselwagen. (Beförderungsbedingungen.) Aus Anlass des bevorstehenden Transportes von Oelgas in Kesselwagen hat das Eisenbahnministerium an die betreffende Unternehmung unterm 13. September 1899, Z. 13.800, den nachstehenden Erlass gerichtet:

„Wie hier bekannt geworden ist, beabsichtigt die Geehrte, in nächster Zeit innerhalb Oesterreichs Oelgas, dessen Druck 10 Atmosphären nicht übersteigt, in Kesselwagen zu transportiren.

In Anbetracht dessen sieht sich das Eisenbahnministerium veranlasst, vorläufig versuchsweise festzusetzen, dass für den bezeichneten Artikel die in der Nummer XLIVa der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement für gasförmige Kohlensäure und Grubengas festgesetzten Vorschriften mit der Modification Anwendung zu finden haben, dass die zum Transporte verwendeten Behälter bei einer innerhalb drei Jahren vor der Aufgabe des Oelgases stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibender Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem das Oelgas bei der Auflieferung steht.

Die an den Behältern anzubringenden Sicherheitsventile sind so zu adjustiren, dass dieselben bei einem Ueberdruck von $11^1/_2$ Atmosphären abzublasen beginnen.

Behufs Veranlassung der Erstellung von Frachtsätzen für die fraglichen Transporte wird die Geehrte eingeladen, die Relationen, in welchen Verfrachtungen erfolgen sollen, anher mitzutheilen."

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

8. März. Auf der Localbahn Starkenbach-Rochlitz wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge 4154 wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

8. März. Der Elbeumschlagverkehr in Melnik wurde wieder aufgenommen.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einführung von Nachträgen zu den Tarifen.) Mit Schiffahrtsbeginn 1900 wird zu dem gesellschaftlichen Personen- und Gepäckstarife der Nachtrag II und zu dem Tarife für Eil- und Frachtgut, lebende Thiere etc. der Nachtrag IV in Giltigkeit gesetzt. Diese Nachträge enthalten Ergänzungen der Tarifbestimmungen, Modification der Waarenclassification und Frachtsätze für die neuerrichtete bulgarische Station Somovit. Diese Tarifnachträge sind seit 1. März bei der Direction zum Preise von je 20 Hellern erhältlich.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Einbeziehung der Station Lichtenberg-Friedrichsfelde in den Blei-Ausnahmetarif.) Mit Giltigkeit vom 20. Februar 1900 ab wurde die Station Lichtenberg-Friedrichsfelde des Directionsbezirkes Berlin in den Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden für den Versandt nach sämmtlichen Stationen der Preussischen und Hessischen Staatseisenbahnen, den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn aufgenommen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Frachtermässigungen.) Vom 1. März 1900 ab traten für den Verkehr zwischen der Station Freiwaldau der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie den Stationen Friedland in Böhmen, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg Sächsische Staatseisenbahnen und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn andererseits Ermässigungen ein, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Thierverkehr. (Tarifergänzung, bezw. -Aenderung.) Am 20. Februar 1900 wurde die Station Bensheim des Directionsbezirkes Mainz in den oben bezeichneten Thierverkehr einbezogen. Auskunft über die Frachtsätze geben die betheiligten Stationen.

Ferner wird mit Giltigkeit vom 1. April 1900 auf Seite 24 des Nachtrages VI zum Thiertarif der Schnittfrachtsatz für Kleinvieh in mehrbödigen Wagen bei den Stationen Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) und Leipzig II (Dresd. Bhf.) unter Schnittpunkt G von Mk. 9·44 in Mk. 9·45 abgeändert.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1041	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Viarapass transit Sudomeritz Landesgrenze transit	Pardubitz und nördlich und westlich von Pardubitz gelegenen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, k. k. priv. Böhm. Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann nach den via Gaya—Brünn instradirenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Localtarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, sowie nach Stationen der in diese Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einmündenden, im Staatseigenthume stehenden Localbahnen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für Koble und Briquettes mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, für Coaks mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 16. März 1900 bis 31. März 1900	Localtarife	Versch.	Zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 6 Hellern per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende Mai 1900	Der Gebührenberechnung werden die Summen der kilometrischen Distanzen der an der Fahrtroute betheiligten Bahnen zugrunde gelegt
				Brück a/L. M.A.V. transit	Pardubitz und darüber gelegenen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Böhm. Commercialbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn					für die ersten 75 km . . . . . 0·44 Heller per 100 kg und 1 km „ „ zweiten 75 „ . . . . . 0·24 „ „ 100 „ „ 1 „ „ „ weiteren 150 „ . . . . . 0·20 „ „ 100 „ „ 1 „ „ jedes Kilometer über 300 km . 0·16 „ „ 100 „ „ 1 „			
				Brück a/L. M.A.V. transit	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Localtarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und C, dann nach Stationen der in diese Linien einmündenden, im Staatseigenthume stehenden Localbahnen; ferner nach Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1042	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Pressünge	Heřman-Městec Kostelec-Vižic Vale oder vice versa	Přelauč	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif 12	Heller 17 20 12	Heller 15 18 10	Heller 2 2 2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1043	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle	Brueck a/L. transit	Wien St.E.G. loco und transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	410 Heller per Tonne à 1000 kg	260 Heller per Tonne à 1000 kg	150 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Kartirungswege		
1044	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Dachziegel, sofern dieselben Erzeugnisse der Thonwaarenindustrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobirt und nicht glasirt sind	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Bochnia Dembica Drohobycz Gródek Jaroslau Jasło Krosno Lańcut Lemberg Leżajsk Lisko-Łukawica Lubaczów Mościska Oleszyce Przemyśl Przeworsk Radymno Rawa ruska Rozwadów Rudnik Rymanów Rzeszów Sędziszów Słotwina Sokal Tarnobrzeg Tarnopol Ustrzyki Złoczów	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897	Heller Verschieden	Heller 97 114 156 149 131 127 131 126 155 135 142 140 144 138 138 129 135 147 133 136 135 122 118 102 158 127 177 147 166	Verschieden	Im Kartirungswege			
1045	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Bautsch	Sternberg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife, und zwar für das Hauptabonnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	92 Heller	66 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1046	1047	1048
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Getreide etc., Ausnahmetarif Nr. 2 im Kartirungswege, „ „ 1, Abthlg. I, im Rückvergütungswege	Steine der Classe C	Steine des Specialtarifes 3
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Chirlitz-Turas	Prag Oe.N.W.B. Prag k.k.St.B. transit	Skutsch
nach	Dresden-Elbkai Schönpriesen-Umschlag Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Podèbrad	Pardubitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Anfgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Bezeichnung Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn, bezw. Tarif-Theil II, Heft I, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		40 Heller 37 Heller	16 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 161 *) b) 148 *) a) 156 *) b) 143 *) a) 197 **) b) 184 **) Pfge.	27 Heller 23 Heller	11 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		13 Heller 14 Heller	5 Heller
Art der Durchführung	a) Im Kartirungswege, b) im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen		
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg. **) Diese Frachtsätze ermässigen sich für Ausnahmetarif Nr. 2 B und Nr. 1 B (für Kleie, Oelkuchen etc.) um 14 Pfennige für 100 kg	Die Steine müssen zur Pflasterung der Strassen in Podèbrad bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Stadtrath in Podèbrad als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen	Die Steine müssen für Bahnerhaltungszwecke der Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Herr Streckenchef der Staatseisenbahn-Gesellschaft als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Fortlaufende Nummer	1049	1050
	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt von der und im Namen der		hetheiligten Bahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Fahrhetriehsmittel / Bau- und Betriehsmaterialien	I. Garne zum Verwehen, d. s. einfache (eindrähtige) Garne aller Art, roh, gehleicht oder gefärht (ausgenommen Seidengarn) II. Garne, zwei- oder mehrdrähtige, Häckelgarn, Heft- und Strickwolle (ausgenommen Seidengarn und Leinenzwirn, Seidenzwirn, Baumwollzwirn)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stationen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatshahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Trautenau (Oe.N.W.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hospozin	Wetteren (Belgische Staatshahnen) und vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifhestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue und Betriebe der Localbahn Raudnitz Hospozin hestimmt sein und mit Frachthriefen nnter der Adresse der Banunternehmnng, hezw. Localhahnnnternehmung, als Empfängerin zur Beförderung gelangen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg h) 10.000 kg für den Wagen und Frachthrief
und gilt in der Zeit	his anf Weiteres, längstens his 31. Decemher 1900	vom 15. März 1900 his anf Weiteres, längstens his Ende Decemher 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. April 1895 für den Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenhahnverhand
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Besteht derzeit keiner
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Hinsichtlich der Gesammt-Transportstrecke die um 50 Percent gekürzten Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Hinsichtlich der Gesammt-Transportstrecke 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrnng eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger his längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatshahn-Direction in Prag zu hewirken ist	Im Kartirnngswege
Besondere Bemerkungen	Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütnng hereits geleistet worden sein sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrhetrag znr Liquidirung	für 1000 kg (Tonne) in Franken: I. a) 83·67 b) 75·77; II. a) 84·27 b) 76·30

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1051	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Schönbrunn	Basel (N.O B. und Bad. St.B.)	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886 (Ausnahmetarif Nr. XXIV)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 630 Centimes ad b) 375 „		Im Kartirungswege		Die Station Schönbrunn rangirt in die Reexpeditionsgruppe D
1052	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Chamotte, Chamottemehl, Chamottemörtel und Chamottesteine	Ober-Bris	Zellerndorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	93 Heller		Im Kartirungswege		
1053	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Güter des Specialtarifes 1 als Frachtgut	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnhof oder umgekehrt		Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife Es bestehen für Güter des Specialtarifes 1 keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle			Im Kartirungswege		

	Heller per 100 kg		Heller per 100 kg		Heller per 100 kg
Beschin	115	Katowitz	120	Putim	132
Blisowa-Bischofteinitz	110	Kant	120	Putzeried	120
Bukovsko-Dinin	160	Königswart-Sangerberg	54	Radnitz	100
Čižowa	136	Kolinec	124	Ražic	128
Dobrzan	96	Kriegern	75	Schweissing-Tschernoschin	66
Eisenstein	136	Knttenplan	54	Schwihau	105
Erdweis	168	Lautscbim	120	Senomat-Schanowa	81
Forbes-Schweinitz	156	Littitz	91	Spitzberg	132
Furth i. W.	124	Malonitz	120	Staab	100
Gerten	70	Marienbad	42	Stankau	105
Gmünd	168	Mlatz	86	Stěkna	124
Grün	124			Stupno-Bras	96
Hammern-Eisenstrass	128	Nemělkau	120		
Hičitz	120	Neuern	115	Tachau	77
		Neugedein	120	Teinitzl	115
Holoubkau	100	Nezwèstitz	96	Točnik	105
Horaždovic-Babin	115	Nürschan	91	Třemoschna	91
Hradek	124			Tuschkau-Kosolup	81
Janowitz	115	Ober-Bris	96	Woischan	110
Jechnitz	72	Pilsenetz	91	Woratschen	76
Josefihütte	60	Pladen	68	Zbirow	105
Kasniau	92	Pschoblik	78	Zliw	140

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1054	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bischofshofen	Wiesmühl	Die in der 10. Rubrik ausgewiesenen Frachtsätze gelten nur in der Richtung aus Oesterreich nach Bayern, und zwar diejenigen der Abtheilungen b und c bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, derjenige der Abtheilung a bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 15. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abthlg. a: 0·38; Abthlg. b: 0·41; Abthlg. c: 0·44 (Frachtsätze in Mark für 100 kg)		Im Kartirungswege		
1055	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Zucker aller Art der Pos. Z—8 a des Tarifes, Theil I	Ung.-Hradisch K.F.N.B. Ung.-Hradisch Zuckerfabrik St.E.G. Ung.-Ostra St.E.G.	Wolfsberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen b) 10.000 „ „ Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: a) 382 / 387 / 386; b) 295 / 300 / 302		Im Kartirungswege		
1056	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Rundholz aus der Pos. H—18, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mezebrody	Czernawitz	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis 30. April 1900	Localtarif	68 Heller	46 Heller	22 Heller	Im Kartirungswege		
1057	Südbahn-Gesellschaft		Papier, als: Druck-, Pack-, Patent-, Strohpapier, der Pos. P—1/a, und Pappe (Pappendeckel) der Pos. P—3 des Tarifes, Theil 1 (Abtheilung B)	Wampersdorf	Gráz (S.B.)	Einhaltung der für die Benützung des Verladegeleises in Wampersdorf festgesetzten Bedingungen. Die Transporte sind als Druck-, Pack-, Patent-, Strohpapier, bezw. Pappe (Pappendeckel) declarirt zur Aufgabe zu bringen	vom 13. März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	132 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1058	Böhmischen Nordbahn		Mauer- und Dachziegel	Unter-Cetno	Wratno-Lobes	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Gebührentarif für die Localbahn Miseno—Unter-Cetno	21 Heller	10 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
1059	Böhmischen Nordbahn		Für die zum Baue eines Industrie-Etablissements in Falkenau-Hillemühl dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900, die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
9	Nr. 5 vom 13. Jänner 1900	410	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Trzebinia-Skawce	Kohlen, mineralische, und Coaks	Siersza wodna Trzebinia	Trzebinia Siersza wodna	Mit Giltigkeit vom 13. März 1900 erhält die Rubrik 6 die folgende Fassung: Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	
					Bleiglanz	Siersza wodna	Trzebinia		
					Zinkerze	Trzebinia	Siersza wodna		
					Zink und Zinkstaub	Siersza wodna	Trzebinia		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
65	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	651	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rumänische Eisenbahnen	Robpetroleum etc.	Baicoi etc.	Zuczka	Die Schreibweise der Station „Zucka" ist zu berichtigen auf „Znczka"	
66		652			Stärkezucker-syrup etc.	Halicz	Galatz Jasi	Die Schreibweise der Station „Halics" ist zu berichtigen auf „Halicz"	
67	Nr. 11 vom 27. Jänner 1900	744	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn	a) Traubenzucker (Glykose) etc.	Igló Poprád-Felka	Stanislau Stanislau	In der Rubrik 10, sub a) hat der Frachtsatz statt 294, 303 richtig 282, 286 zu lauten	
68	Nr. 17 vom 13. Februar 1900	858	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Kohle	Hrastnigg	Zliv	Der Frachtsatz in Rubrik 10 wird auf 165 berichtigt	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. **Wien, 13. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Auszug aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport. Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 10. Februar 1900 *) für die Localbahn von der Haltestelle Feuerwerksanstalt der Schneebergbahn zur Station Sollenau der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Actiengesellschaft der Schneebergbahn die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Haltestelle Feuerwerksanstalt der Schneebergbahn zur Station Sollenau der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Gesellschaft die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen, bis zum 25. September 1985 währenden Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Gesellschaft durch Erlag einer Caution von zwanzigtausend Kronen in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 26. November 1851,

*) Enthalten in dem am 3. März 1900 ausgegebenen XIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 30.

R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Im Uebrigen ist die eingangs bezeichnete Localbahn als ein integrirender Bestandtheil des den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 25. September 1895, R.-G.-Bl. Nr. 156, bildenden Unternehmens der Schneebergbahn anzusehen; es haben demnach die Bestimmungen der §§ 6 bis einschliesslich 15 der bezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde fortan auf das ganze Unternehmen der Gesellschaft mit nachstehenden Aenderungen Anwendung zu finden:

a) Der im § 9, Alinea 2, der bezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde enthaltene Hinweis auf § 3 dieser Urkunde hat sich sinngemäss auch auf § 2 der gegenwärtigen Concessionsurkunde zu beziehen.

b) In Ergänzung der Bestimmung des § 10 der citirten Allerhöchsten Concessionsurkunde wird der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahnen, insbesondere in dem Falle, als dieselben eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollten, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Gesellschaft gegen Vergütung der aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten zu führen.

Die Modalitäten dieser Betriebsführung sind unter Berücksichtigung der Sicherheit der Verzinsung und Tilgung der von der Gesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen durch einen mit der Gesellschaft abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

c) Die Gesellschaft ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer Bediensteten Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

d) An Stelle der ausser Kraft tretenden Bestimmungen im § 12 der bezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde haben nachfolgende Bestimmungen zu gelten:

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin der Gesellschaft als Entschädigung für die Einlösung der Bahnen während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den daselbst angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahnen zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführten Annuitäten in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und der Gesellschaft die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der Gesellschaft die zum Zwecke der Geldbeschaffung für die concessionirten Bahnen aufgenommenen Anlehen in dem im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung zu übernehmen, in welchem Falle die zu bezahlende Einlösungsrente um das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des bezeichneten Anlehenscapitals, sowie gegebenenfalls um die diesem Erfordernisse entsprechende Quote des im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 1 dem Durchschnittserträgnisse zuzurechnenden Zuschlages zu kürzen ist.

4. Dem Staate wird weiters das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Gesellschaft zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe

dieser Zahlungen — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 1 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe im Baaren oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 4 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen mit allen dazu gehörigeu beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich der Hotelanlage auf dem Schneeberge, des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

6. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln, an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung, provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 4) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

7. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

8. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Gesellschaft und ohne gerichtliche Dazwischenkuuft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahnen für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahnen bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

9. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 6) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

e) Der im § 13, Alinea 1, der erwähnten Allerhöchsten Concessionsurkunde enthaltene Hinweis auf § 12, letzter Absatz, dieser Urkunde bezieht sich nunmehr auf Punkt 5 der laut d) an Stelle dieses § 12 tretenden Bestimmungen.

Wien, am 10. Februar 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von der Haltestelle Feuerwerksanstalt der Schneebergbahn zur Station Sollenau der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von der Haltestelle Feuerwerksanstalt der Schneebergbahn zur Station Sollenau der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stuude festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat während des Baues und der Betriebführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat die Gesellschaft, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Die Bestätigung des von der Gesellschaft, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 8·6 km lange Localbahn beginnt in der Haltestelle Feuerwerksanstalt der Schneebergbahn, führt in nordöstlicher Richtung vorerst durch das Gemeindegebiet Steinabrückl, wobei dieselbe theilweise unmittelbar neben die Linie Wittmannsdorf—Gutenstein der k. k. Staatsbahn zu liegen kommt.

Im Weiteren führt die Localbahn durch das Gemeindegebiet Matzendorf, überfährt am nördlichen Ende der Südbahnstation Sollenau die Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und mündet schliesslich am südlichen Ende der Station Sollenau der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang in diese Station ein.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, wegen des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Station Sollenau der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, weiters wegen des Anschlusses an die k. k. Staatsbahnen in der Station Steinabrückl der Linie Wittmannsdorf—Gutenstein und betreffs der aus diesem Anlasse dortselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation und von Bahngrund eines Theiles des Bahnstrecke Matzendorf—Wöllersdorf der k. k. Staatsbahnlinie Wittmansdorf—Gutenstein, endlich wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre Vereinbarungen einerseits mit der Verwaltung der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, sowie andererseits mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 600 m bis 300 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 22 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat mindestens 4·5 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbaue gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reicheuden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 22 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k priv. Eisenbahn Wien-Aspang als der betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeteu Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steiue zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichenholz oder Lärchenholz verwendet werden können.

Bezüglich des Ausgangspunktes der Kilometrirung ist die Weisung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich die Gesellschaft rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und der diesbezüglich mit der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang als betriebführenden Verwaltung der Localbahn zu pflegenden und der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegenden Vereinbarungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Gesellschaft hat wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang das Einvernehmen zu pflegen und unterwirft sich dieselbe der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die erforderlichen Fahrbetriebsmittel werden aus dem Fahrparke der Gesellschaft beigestellt.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Gesellschaft von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Gesellschaft obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

Für die gegenwärtige Bahnlinie, welche einen integrirenden Bestandtheil des den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 25. September 1895, R.-G.-Bl. Nr. 156, bildenden Unternehmens darstellt, haben hinsichtlich des Betriebes die Bestimmungen des II. Theiles der für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Wiener-Neustadt nach Puchberg am Schneeberg mit einer Abzweigung von Fischau nach Wöllersdorf aufgestellten Concessionsbedingnisse (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, Nr. 126 ex 1895) mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass fortan an Stelle der am angeführten Orte sub II, Z. 1 („Personen- und Gütertarife"), enthaltenen Anordnungen die nachfolgenden Bestimmungen für das Gesammtunternehmen der Schneebergbahn zu gelten haben:

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Wäarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die der Gesellschaft concessionirten Localbahnen Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahnlinien in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert haben, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

Wien, am 10. Februar 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Februar 1900,*) betreffend eine rücksichtlich der Concessionäre der Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach eingetretene Aenderung.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die Genehmigung ertheilt, dass aus der Gemeinschaft der Concessionäre der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 16. October 1897, R.-G.-Bl. Nr. 246, bildenden Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach der frühere Bezirksobmann Johann Seidl in Grün ausscheidet und an dessen Stelle der dermalige Bezirksobmann Andreas Werner in Neudorf als Mitconcessionär der gedachten Localbahn eintritt.

Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. Februar 1900,**) betreffend die Fristerstreckung für die Betriebseröffnung der Localbahn Piła-Jaworżno.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 29. August 1898, R.-G.-Bl. Nr. 152, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Localbahn Piła-Jaworżno bis zum 31. August 1900 erstreckt.

Wittek m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Leobersdorf nach Schwechat mit einer Abzweigung von Rauchenwarth nach Ebergassing.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Ingenieur Paul Schmidt in Wien mit dem Erlasse vom 1. August 1899, Z. 30.650/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 97 vom 22. August 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf oder Elektricität zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Leobersdorf der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Ober-Waltersdorf, Ebreichsdorf, Unter-Waltersdorf, Reisenberg und Pischelsdorf nach Schwechat mit einer Abzweigung von Rauchenwarth nach Ebergassing auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 16. Februar 1900. Z. 4782/2.

---

*) Enthalten in dem am 10. März 1900 ausgegebenen XVI Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 37.
**) Enthalten in dem am 10. März 1900 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 39.

Auszug aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport.

(Siebentes Jahr: 1899.)

. . . . . .

Organisation — Personal.

Das Centralamt betrauert den gegen Ende des Berichtsjahres erfolgten Hinschied seines Directors Herrn Dr. Numa Droz. Herr Droz starb am 15. December nach vorausgegangener kurzer Krankheit. Er hat das Centralamt seit dessen Errichtung, am 1. Jänner 1893, geleitet. Es sei uns gestattet, auch hier der allgemeinen Anerkennung zu gedenken, welche Herr Droz in dieser Stellung, ebenso wie in seinen früheren öffentlichen Stellungen gefunden hat, und dem Bedauern Ausdruck zu geben, dass ein so reiches Wissen und eine unermüdliche Arbeitskraft dem Centralamte nicht mehr zugute kommen sollen. Bis zur Ernennung eines Nachfolgers liegt die Leitung des Amtes dem Vicedirector Herrn Farner ob.

Von den Beamten des Centralamtes ist der Secretär für Angelegenheiten französischer Sprache Herr Robert Monod in den Consulatsdienst der französischen Republik zurückgetreten. An seine Stelle wurde vom schweizerischen Bundesrath Herr Robert Bœufvé, Titularconsul und Vorstand der Kanzlei der französischen Gesandtschaft in Lissabon, gewählt. Als Mitglied des Schiedsgerichtes hat der Bundesrath nach dem im Anfang des Berichtsjahres erfolgten Hinschied des Dr. Herrn Emil Welti Herrn Regierungsrath Dr. jur. Paul Speiser, Professor der Rechtswissenschaft in Basel, und für diesen als Ersatzmann Herrn E. Russenberger, gewesenes Mitglied der Nordostbahn-Direction in Zürich, ernannt.

. . . . . .

Arbeiten des Centralamtes.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport.

(Art. 57² des I. U. und Art. II des Reglements.)

Die Zeitschrift hat den Charakter als Archiv für die Vorgänge innerhalb des Internationalen Uebereinkommens und die in Art. 57 unter Nr. 1 bezeichneten Mittheilungen, sowie als Sammelstelle hinsichtlich der in Nr. 2 vorgesehenen Nachrichten unverändert beibehalten. Der grosse Zuschuss, den der Druck und die Expedition der Zeitschrift bei den verhältnissmässig wenig zahlreichen zahlenden Abonnenten erforderte, hat dem Amte die Frage nahegelegt, ob nicht auf eine Einschränkung des Inhaltes der auf durchschnittlich neun Bogen angewachsenen Monatshefte Bedacht genommen werden sollte. In Uebereinstimmung mit den Meinungen, welche auf ergangene Anfragen von anderer Seite sich geltend machten, sind wir zur Ansicht gelangt, dass die tabellarischen statistischen Nachrichten entbehrlich sein dürften, welche im Jahrgang 1899 einen grossen Raum beansprucht haben. Eine früher schon in Aussicht gestellte einlässliche Studie über die historische Entwicklung des Internationalen Uebereinkommens und besondere Abhandlungen über eine Anzahl Bestimmungen desselben, die in der Pariser Revisionsconferenz eine Weiterentwicklung erfahren haben oder bezüglich welcher diese als eine Frage der Zeit erscheint, dürften eine zureichende Gegenleistung abgeben.

Gedruckt wurden 1300 Exemplare der Zeitschrift; ausgegeben 1129, und zwar:

456 Exemplare unentgeltlich,
673 Exemplare gegen Zahlung des Jahresabonnements.

. . . . . .

Für die Zeitschrift wurden ausgelegt:

An Druckkosten . . .	Frcs.	8.680·66	
„ Autorhonoraren .	„	1.495·—	
„ Porti	„	1.937·65	Frcs. 12.113·31
Die Einnahmen haben betragen .			Frcs. 6.051·97

Die Rechnung schliesst also mit einem Ausgabenüberschusse von . . . Frcs. 6.061·34 welcher, wie in den früheren Jahren, aus dem dem Centralamte zur Verfügung stehenden Credit gedeckt worden ist.

Mittheilungen und Nachrichten.

(Art. 57¹, ², Art. 58 und Art. 2 des I. U., Art. II, Absatz 2 und 3 des Regl.)

I. Eine neue, die VI. Ausgabe der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet (Art. 1), ist auf den 1. Jänner 1900 vorbereitet worden.

Eine Anzahl neuer Eisenbahnen wurde im Laufe des Jahres in die Liste neu eingetragen; Streichungen kamen nicht vor.

Insgesammt sind in der Liste 208 Bahnen angeführt, mit 186.900 km Länge am 31. März 1899.

2. Verzeichniss der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet (Art. 2). Auf Anregung des schweizerischen Eisenbahndepartements haben die dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten schweizerischen Eisenbahnverwaltungen beschlossen, ihre Stationen mit diesem Verzeichnisse auszurüsten. Mit Rücksicht hierauf ist eine Neuausgabe des Verzeichnisses vorbereitet worden, welches anfangs des Jahres 1900 zur Versendung gelangen dürfte. Darüber, ob eine solche Neuausgabe künftig alljährlich erstellt werden soll, sind Erhebungen und Verhandlungen im Gange. Inzwischen wird das Centralamt fortfahren, die Nachrichten, welche in das Gebiet des Art. 2 eintreten, in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport zu publiciren. Dagegen glaubt dasselbe, solche Nachrichten nur dann zum Gegenstand von Kreisschreiben an die Vertragsstaaten machen zu sollen, wenn sie ihm von einem dieser direct zur Kenntniss gebracht worden sind.

3. Besondere Vereinbarungen zwischen einzelnen Staaten (§ 1, letzter Absatz der Ausführungsbestimmungen) sind im Laufe des Berichtsjahres nicht zur Kenntniss des Centralamtes gelangt. Die Publication von Gesetzen und Vollzugsverordnungen in den Staaten ist in gewohnter Weise fortgesetzt worden. Vom 1. Jänner 1900 werden die zur Aufnahme gelangenden Actenstücke auf diesem Gebiete in ununterbrochener Reihenfolge in einer Anlage zur Zeitschrift untergebracht werden.

4. Die Publication des Verzeichnisses neuer internationaler Tarife und deren Nachträge gedenken wir auch im nächsten Jahre durchzuführen; behalten uns aber vor, die von anderer Seite angeregte Frage zu prüfen, ob sie in der That den Werth habe, den wir ihr bisher beilegen zu dürfen glaubten.

5. Ein neues Verzeichniss der Zuschlagsfristen zu den ordentlichen Lieferfristen ist in Vorbereitung. Auch hier gestatten wir uns, darauf aufmerksam zu machen, dass wir als Gegenstand besonderer Mittheilungen an die Vertragsstaaten und beziehungsweise die bei dem Internationalen Uebereinkommen betheiligten Eisenbahnen nur solche Anordnungen betrachten, welche dem Centralamte von Seiten der ersteren direct zur Kenntniss gebracht werden. Mittheilungen aus anderen Quellen werden nur in der Zeitschrift bekannt gemacht.

6. Zu dem Stationsverzeichniss von 1897 ist im August 1899 ein zweiter Nachtrag erschienen. Das Centralamt glaubt, im Sinne der Verwaltungen, welche das Stationsverzeichniss benützen, zu handeln, wenn darauf Bedacht genommen wird, dass im Laufe des Jahres 1900 eine vollständige Neuauflage des Verzeichnisses ausgegeben werden kann.

7. In den statistischen Nachrichten, welche im Berichtsjahre erschienen, sind die Eisenbahnen aller bei dem Internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten berücksichtigt.

8. Die Mittheilungen aus der Rechtssprechung haben wir auch im Berichtsjahre im Wesentlichen auf Fälle aus dem Güterverkehre der Eisenbahnen beschränkt, unter besonderer Rücksichtnahme auf den internationalen Verkehr.

9. Auf Anregung des geschäftsleitenden Directors des Vereines russischer Eisenbahn-Verwaltungen für den internationalen Verkehr hat das Centralamt eine deutsche Uebersetzung des Allgemeinen Gesetzes für die russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885 mit den wichtigsten der seither dazu erflossenen Erläuterungen und Vollziehungsverordnungen herausgegeben und dieselbe zum Preise von 3·75 Franken (3 Mark) den Eisenbahn-Verwaltungen zur Verfügung gestellt. Auf die Erstellung einer Ausgabe auch in französischer Sprache musste verzichtet werden, weil das dafür eröffnete Abonnement nur zur Bestellung einiger weniger Exemplare führte, deren Ertrag mit den Kosten der Uebersetzung und der Drucklegung in keinem Verhältniss gestanden hätte.

Schiedsgerichtliche Urtheile und andere Entscheidungen.

(Art. 57³ des I. U.; Art. III des Reglements.)

Gegen Ende des Berichtsjahres ist von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn eine Entscheidung darüber verlangt worden, ob durch Art. 23 des I. U. nicht auch die Wagenmiethgebühren und die Vergütungen für von ihr ausgelegte Reparaturkosten an dem zum internationalen Verkehre verwendeten Materiale im Auslande von Arrest und Pfändung befreit seien. Die Entscheidung fällt in das Jahr 1900.

Conferenzen

(Art. 57⁴ und Art. 59 des I. U.)

haben im Berichtsjahre nicht stattgefunden. Auch die Niederlegung der Ratificationen zu dem Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898, welches aus der Revisionsconferenz von Paris im Jahre 1896 hervorgegangen ist, steht noch aus; sie wird aber für den Anfang des Jahres 1900 erwartet werden dürfen. Die von der Conferenz dem Centralamte übertragene Ausgabe des Uebereinkommens vom 14. October 1890, vervollständigt durch das Zusatzübereinkommen, sowie durch die Erklärung vom 20. September 1893 und die Vereinbarung vom 16. Juli 1895, ist zum Druck bereit und wird alsbald nach stattgefundener Niederlegung der Ratificationen versendet werden. Auch eine Sonderausgabe der Protokolle der Pariser Conferenz ist vom Centralamte besorgt worden.

Gesuche um Aufnahme neuer Staaten.

(Zusatzerklärung vom 20. September 1893.)

In dem letztjährigen Geschäftsberichte des Centralamtes ist ein lapsus calami stehen geblieben. Die beiden Staaten, welche die Aufnahme von Monaco in das Internationale Uebereinkommen nur unter der Bedingung zugestehen wollten, dass dem Fürstenthum, ähnlich wie dies hinsichtlich Liechtenstein geschieht, ein Stimmrecht nicht eingeräumt werde, haben ihren Standpunkt nicht damit begründet, dass Monaco keine eigene Eisenbahn-Gesetzgebung, sondern dass dieses Fürstenthum keine eigenen Eisenbahnen besitze. Die fürstliche Regierung hat Anlass genommen, auf das Versehen aufmerksam zu machen und in der Folge erklärt, dass sie auf ihre Anmeldung nicht verzichte und hoffe, dass die erhobenen Einwendungen nicht weiter aufrecht erhalten werden. Diese Erklärung ist den Regierungen, von welchen die Einwendungen ausgegangen sind, mitgetheilt worden.

Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen.

(I. U. 57⁵ und Art. III des Reglements.)

Auch im Berichtsjahre ist das Centralamt nicht in die Lage gekommen, von den ihm im Art. 57, Ziffer 5, und im Art. III des Reglements übertragenen Befugnissen Gebrauch zu machen.

Andere Angelegenheiten.

Im Auftrage ihrer Regierung hat die französische Botschaft in Bern mitgetheilt, dass jene Werth darauf setzen würde, wenn die internationalen Bureaux an der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung sich betheiligen würden. Der Bundesrath hat die von den Bureaux erbetene Bewilligung ertheilt. Die Anordnungen zu einer würdigen Vertretung auch des Centralamtes sind getroffen.

. . . . . .

Rechnungs-Ergebnisse des siebenten Jahres.

(Vom 1. Jänner bis 31. December 1899.)

Die Ausgaben des Centralamtes während dieser Periode haben Frcs. 91.823·94 betragen.

. . . . . .

Gemäss dem Art. 1, letzter Absatz, des Reglements, betreffend die Errichtung eines Centralamtes, sollen die vorstehenden Kosten von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen werden.

Auf das Kreisschreiben des Centralamtes vom 8. August ist von den Staaten die Länge dieser Eisenbahnstrecken zum 31. März wie folgt angegeben worden:

Deutschland	49.456 km
Oesterreich	17.404 „
Ungarn	16.234 „
Oesterr.-ungar. Occupationsgebiet . .	105 „
Belgien	4.587 „

Dänemark	1.958 km
Frankreich	36.919 „
Italien	13.189 „
Luxemburg	356 „
Niederlande	2.556 „
Russland	40.767 „
Schweiz	3.369 „
Total	186.900 km

Es entfallen daher auf jeden Bahnkilometer 49·13 Centimes.

. . . . . .

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Strassenbahnen in Triest. (Anlage der Station Servola: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des von der Società Triestina Tramway vorgelegten Detailprojectes für die Variante wegen Anlage der Station Servola der elektrischen Strassenbahnen in Triest die politische Begehung auf den 14. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Friedrich Ritter von Schwarz betraut. [E.-M.-Z. 11.076.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Jänner 1900.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gibt mit Schluss des Monates Jänner 1900 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. Jänner 1900	verblieben im Baue am 1. Februar 1900
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Przeworsk-Rozwadów	75·2	75·2	—
Wolfsberg-Zeltweg	49·7	49·7	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Zweites Geleise Tulln—Absdorf	10·3	10·3	10·3
Stationserweiterung Salzburg	—	—	—
Werkstättenbahnhof Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Eger:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Linie Krakau—Podwołoczyska:			
Umbau des Bahnhofes Lemberg	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Südbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Triest:			
Erweiterung der Station Bruck	—	—	—
Linie Kufstein—Ala:			
Zweites Geleise in der Strecke Grasstein—Franzensfeste	7·1	—	7·1
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Prag:			
Erweiterungsbauten in den Stationen:			
Morawan	—	—	—
Pořičan	—	—	—
Linie Přelouč—Kalk-Podol:			
Erweiterungsbau der Station Heřmanměstec	—	—	—
Summe der Hauptbahnen	144·0	135·2	17·4

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. Jänner 1900	verblieben im Baue am 1. Februar 1900
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	2·1	2·1
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügelbahn Uskoplje-Gravosa	66·6	66·6	66·6
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	129·1	—	—
Strecke Niemes—Gabel	—	13·7	13·7
„ Gabel—Pankraz	—	8·3	8·3
„ Pankraz—Kriesdorf	—	6·5	6·5
„ Kriesdorf—Neuland	—	2·5	2·5
„ Neuland—Karlswald	—	4·7	4·7
„ Karlswald—Johannesthal	—	5·9	5·9
„ Böhm.-Leipa—Reichstadt	—	7·1	7·1
„ Reichstadt-Niemes	—	6·2	6·2
Verbindungs- und Schleppbahn in Reichenberg	—	4·1	4·1
Cerčan-Modřan-Dobřís:			
Theilstrecke Eule—Skochowitz	13·7	13·7	13·7
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	79·6	79·6
Raudnitz-Hospozin	23·4	23·4	23·4
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	20·4	20·4	20·4
Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	19·6	19·6	19·6
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Raspenau-Weissbach	6·4	6·4	6·4
Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf	10·6	10·6	10·6
Winterberg-Wallern	37·5	28·1	28·1
Mutenitz-Gaya	16·0	16·0	16·0
Gross-Siegharts—Raabs	11·2	11·2	11·2
Gmünd-Litschau	24·9	24·9	24·9
Abzweigung nach Heidenreichstein	11·5	11·5	11·5
Piła-Jaworzno	20·0	20·0	20·0
Elektrische Bahn Guntramsdorf-Baden (Leesdorf):			
Flügel nach Traiskirchen	2·3	2·3	—
Krakau-Kocmyrzow:			
Abzweigung von Czyzyny nach Mogiła sammt Schleppbahnen	5·3	5·3	5·1
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn Innsbruck-Igls	8·5	8·5	8·5
Lundenburg-Landesgrenze	10·1	10·1	10·1
Zillerthalbahn Jenbach-Mairhofen:			
Theilstrecke Jenbach—Fügen	10·6	10·6	10·6
Gablonzer elektrische Strassenbahnen	21·7	21·7	21·7
Triester elektrische Strassenbahnen	16·4	16·4	16·4
Prager elektrische Strassenbahnen:			
Strecke Smichow Schlachthof—elektrische Centrale	6·4	6·4	6·4
Wiener elektrische Strassenbahnen	2·7	2·7	0·4
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	639·3	559·8	555·0

Es sind sonach 7·1 km durch die schon im December 1899 begonnene Legung des zweiten Geleises in der Strecke Grasstein—Franzensfeste der Linie Kufstein—Ala der Südbahn-Gesellschaft zugewachsen, dagegen durch die Bauvollendung der Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów, welche am 14. Jänner eröffnet wurde, 75·2 km, dann der Hauptbahn Wolfsberg-Zeltweg, welche am 10. Jänner eröffnet wurde, 49·7 km; ferner 2·3 km durch die am 28. Jänner erfolgte Eröffnung des Flügels nach Traiskirchen der elektrischen Bahn Guntramsdorf-Baden (Leesdorf), dann 0·2 km durch die Vollendung der Schleppbahn der Localbahn Krakau-Kocmyrzów zur Dampfmühle in Bienczyce und 2·3 km durch die am 16. Jänner vorläufig als Pferdebahn erfolgte Eröffnung der Theilstrecke der

Linie Thaliastrasse bis zum Stillfriedplatze der Wiener elektrischen Strassenbahnen, somit 124·9 km Hauptbahnen und 4·8 km Local- und Kleinbahnen abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates Jänner 17·4 km Hauptbahnen und 555 km Local- und Kleinbahnen in Bauausführung. Des Ferneren wäre noch hervorzuheben: Auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn ist auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue; von der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg sind die Strecken Settenz—Lobositz sammt Schleppbahn zur Elbe seit 16. December 1897, Lobositz — Leitmeritz seit 5. October 1898 und Leitmeritz—Böhm.-Leipa, sowie die Verbindungsbahn Czalositz A.T.E.—Czernosek Oe.N.W.B. seit 28. December 1898 eröffnet und für die reconstruirte Strecke Böhm-Leipa—Reichstadt wurde vorläufig nur der provisorische Locomotivbetrieb gestattet und wird auch die bestehende Strecke Reichstadt—Niemes reconstruirt; von der Localbahn Winterberg-Wallern wurde die Theilstrecke Eleonorenhain—Wallern am 6. November 1899 eröffnet; die Baulänge der Theilstrecke Jenbach—Fügen der Zillerthalbahn wurde von 10·0 auf 10·6 km richtiggestellt und die Bauarbeiten auf der Strecke Smichow Schlachthof—elektrische Centrale in Prag der Prager elektrischen Strassenbahnen sind bis auf Weiteres eingestellt.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Krakau: Eröffnung der Haltestelle Oblaszki für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Die obige Staatsbahn-Direction verlautbart, dass die zwischen den Stationen Alwernia - Regulice und Trzebinia der Linie Skawce—Siersza Wodna gelegene Ladestelle Oblaszki am 5. März für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet wurde. Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der vorgenannten Haltestelle selbst statt und erfolgt die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege.

Zusammenstellung

der im Monate Jänner 1900 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	699	34130	1072	35901	125	39	5	169	0·4	196	3	85	4	2	.	.	2	.	.
„ Linz	437	4150	279	4866	53	69	.	122	2·5	130	10	83	.	.	.	.	5	1	1
„ Innsbruck	248	1953	186	2387	31	13	2	46	1·9	57	.	18	.	.	.	.	.	.	2
„ Villach	310	2463	2976	5749	38	100	14	152	2·6	140	.	13	.	11	.	.	6	2	.
„ Triest	62	888	124	1074	9	17	11	37	3·4	34	.	3	.	.	.	.	.	.	3
„ Pilsen	187	2196	3695	6078	7	36	16	59	0·9	49	.	53	2	.	.	.	.	.	15
„ Prag	186	2981	2399	5566	19	54	26	99	1·7	58	.	17	20	1	.	2	1	.	6
„ Olmütz	.	1736	3163	4899	.	.	32	32	0·6	3	.	28	1	.	.	.	.	.	.
„ Krakau	186	2021	806	3013	17	17	2	36	1·1	26	1	18	1	.	.	.	5	.	.
„ Lemberg	186	1798	651	2635	6	8	.	14	0·5	15	1	.	1	2	.	.	.	.	3
„ Stanislau	124	1550	2573	4247	24	35	10	69	1·6	42	.	15	.	10	.	.	2	.	13
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn		1029	503	1532	.	24	3	27	1·7	13	.	17	.	.	.	13	2	.	10
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1178	1023	2387	.	5	.	5	0·2	4	2	10	.	2	.	.	1	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	124	420	1554	2098	9	.	8	17	0·8	12	.	6	5	.	.	.	.	.	4
Eisenbahn Wien-Aspang	.	408	713	1121	.	12	.	12	1·0	9	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	.	310	.	3	.	3	0·9	3	.	.	2	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	619	5093	4723	10435	80	56	4	140	1·3	124	9	32	7	1	.	1	12	.	6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	124	558	.	682	24	25	.	49	7·1	23	2	19	.	.	.	.	.	.	15
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	20	13	33	13·3	31	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5874	155	6401	2	7	.	9	0·1	13	.	5	.	.	.	.	.	.	17
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	594	5667	3782	10043	104	107	3	214	2·1	201	.	98	2	3	.	.	1	.	5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	322	41	363	.	1	.	1	0·2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1178	5837	434	7449	141	104	10	255	3·4	228	3	52	9	3	.	.	3	1	8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2046	.	2046	.	2	.	2	0·0	3	.	.	.	.	.	.	.	.	3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	558	.	558	.	2	.	2	0·3	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.

Die auf der Kaschau-Oderberger und Leoben-Vordernberger Eisenbahn in grösserer Anzahl vorgekommenen Zugsverspätungen sind zumeist durch das Abwarten von Zugskreuzungen und Anschlusszügen entstanden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Der Actiengesellschaft „Hohenzollerische Kleinbahngesellschaft“ wurde die Genehmigung ertheilt zur Herstellung und zum Betriebe der vollspurigen Kleinbahnen von Sigmaringendorf nach Bingen, Hechingen und Burladingen, Eyach über Haigerloch nach Stetten und von Lichtenstein nach Gammertingen. Die Vollendung und In etriebnahme der Bahnen hat längstens innerhalb zweier Jahre nach Genehmigung der Baupläne zu erfolgen. Die Concession wurde auf die Dauer von 99 Jahren ertheilt.

— (Meppen-Haselünner Bahn.) Der „Staatsanz.“ veröffentlichte die Concessionsurkunde, betreffend die Ausdehnung des Meppen-Haselünner Eisenbahnunternehmens auf den Bau und Betrieb eines vollspurigen Anschlusses an den Dortmund-Emscanal für Rechnung des Kreises Meppen.

— (Kleinbahn Bismarck-Beetzendorf.) Am 7. September 1899 fand zu Calbe a. d. Milde die Gründung der Actiengesellschaft Kleinbahn Bismarck-Calbe a. M.-Beetzendorf statt. Das Actiencapital der annähernd 43 km langen vollspurigen Bahn ist auf Mk. 1,932.000 festgesetzt. Von diesem Capital haben übernommen: 1. der Staat Mk. 483.000, 2. die Provinz Mk. 500.000, 3. die Firma Lenz & Co. Mk. 305.000, während der Rest von den Kreisen Salzwedel und Stendal, den betheiligten Gemeinden und einzelnen Privaten aufgebracht ist.

— (Danziger Elektrische Strassenbahn-Actiengesellschaft.) Unter der Firma Danziger Elektrische Strassenbahn-Actiengesellschaft ist mit dem Sitze in Danzig eine neue Gesellschaft gegründet worden. Gegenstand des Unternehmens ist die Einrichtung und Herstellung einer elektrischen Bahn Danzig-Neufahrwasser, sowie der Erwerb, die Erpachtung und Verpachtung, der Bau, die Ausrüstung und der Betrieb sonstiger Strassenbahnen zunächst in Danzig und dessen Umgehung zur Beförderung von Personen und Gütern und die Verwendung des erzeugten elektrischen Stromes zu Beleuchtungszwecken und Kraftübertragungen. Das Grundcapital beträgt Mk. 1,000.000. Gründer der Gesellschaft sind: die Actiengesellschaft „Creditanstalt für Industrie und Handel“ zu Dresden, die Actiengesellschaft „Allgemeine Industrie-Actiengesellschaft“ zu Dresden, die Actiengesellschaft „Elektricitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co.“ zu Dresden, die Actiengesellschaft „Nordische Elektricitäts-Actiengesellschaft“ zu Danzig und der Kaufmann William Denso in Dresden.

Württemberg. (Wohnung für Staatseisenbahnbedienstete.) Die Württembergische Eisenbahnverwaltung, welche schon an einer grösseren Zahl von Orten Gehäude mit Dienst- und Miethwohnungen für Beamte und Bedienstete besitzt und namentlich in den letzten Jahren mit der Erstellung solcher Wohnungen in reger Weise vorgegangen ist, so in Stuttgart, Ulm, Heilbronn, Göppingen, Geislingen, Plochingen, Rottenburg, Mühlacker, Untertürkheim, Freudenstadt, beabsichtigt nach der „Z.d.V.D.E.-V.“ mit dem Baue derartiger Wohnungen auch in den nächsten Jahren fortzufahren. Aber auch der Frage der Errichtung von Wohnungen für ihre zahlreichen Arbeiter schenkt die Verwaltung neuerdings ihre Aufmerksamkeit. Sie wird dabei von der Anschauung geleitet, dass eine Staatsverwaltung hinter Privaten und Gemeinden nicht zurückbleiben darf, die insbesondere in letzter Zeit der Arbeiterwohnungsfrage in vermehrtem Masse ihre Fürsorge zugewendet haben. Handelt es sich doch hier um ein Stück socialer Wohlfahrtspflege, auch wird mit der Schaffung von billigen Arbeiterwohnungen nicht nur den Arbeitern gedient und eine Wohlthat erwiesen, sondern es hat auch die Verwaltung ihren Vortheil, die sich dadurch einen Stamm zuverlässiger Arbeiter sichert. Gegenwärtig erstellt die Eisenbahnverwaltung in Esslingen sieben Gebäude mit etwa 45 Wohnungen für Arbeiter der Locomotivwerkstätte, und in der neuesten Zeit hat sie in Cannstatt ein grösseres Baugelände erworben, auf dem allmälig Wohngehäude für die Arbeiter der Wagenwerkstätte daselbst errichtet werden sollen.

Italien. (Eröffnung der Drahtseilbahn von Palermo nach Monreale.) Am 11. Februar ist die elektrisch betriebene Drahtseilbahn von Palermo nach Monreale dem Betriebe übergeben worden.

— (Alpenbahnen.) Zu den besprochenen neu auftauchenden Projecten von Alpendurchstichen ist weiter zu bemerken, dass die Handelskammer von Chiavenna, welche im Vereine mit einem aus massgebenden Persönlichkeiten der Provinz Sondrio gebildeten besonderen Ausschusse an der Spitze der Bewegung in Norditalien für den Bau einer Bahn über den Splügen steht, neulich vom italienischen Handelsminister die Zusicherung erhalten haben soll, die italienische Regierung werde diese Bahnbestrebungen kräftig unterstützen. Angeblich wäre eine englische Bankgesellschaft zu Unterhandlungen für Uebernahme des Baues bereit. Schweizerischerseits hat soeben der Tessiner Nationalrath Bolla angesichts der Anstrengungen Italiens und besonders der Provinz Sondrio für eine Splügenbahn dem Tessiner Staatsrathe eine Denkschrift unterbreitet, wonach den schweizerischen Bundesbehörden mitzutheilen wäre, dass der Canton Tessin nicht geneigt sei, sich von der Mithewerbung um einen dritten Eisenbahn-Alpenübergang ausschliessen zu lassen. Er befinde sich vielmehr in der Lage, mit dem Lukmanierproject eine Lösung vorzuschlagen, welche, besser als das Splügenproject, nicht nur den schweizerischen Interessen, sondern auch denjenigen des grossen internationalen Durchgangsverkehres diene. Der Tessiner Staatsrath übermittelte die Denkschrift empfehlend dem Bundesrathe. Infolge der Bewegung für einen neuen Alpendurchstich im Osten Oberitaliens werden auch im Westen alte und neue Pläne wegen Durchbohrung der Cottischen Alpen laut. Jene wie diese dürften vorerst Zukunftsmusik bleiben. Die Ausführungen des Professors Wnest von der Gotthardbahn über Rentabilität der Alpenbahnen im Allgemeinen und über die Lötschbergbahn insbesondere finden aus dem Canton Bern lebhaften Widerspruch. Der Berner „Bund“, der auch Beziehungen zum Bundesrathe hat, tritt lebhaft für eine Hebung der Staatsfinanzen und neue Einnahmequellen ein und schreibt: „Herr Scheurer (Finanzdirector und Regierungsvertreter) hat es bereits ausgesprochen: ‚Ohne Finanzreconstruction kein Lötschberg‘. Er hat aber auch unter deutlicher Anspielung auf eine jüngst in Luzern gehaltene lötschbergfeindliche Rede eines an der Spitze der Gotthardverwaltung stehenden Mannes erklärt, dass der Lötschberg das Ziel der Bernischen Politik sein und bleiben werde, trotz aller Spötteleien, mögen sie von Luzern oder anderswoher kommen.“ [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin-Belgrad und Pancsova für den Personen- und Frachtendienst, giltig für den Monat März 1900.) Die Abfahrt von Semlin nach Pancsova erfolgt um 6 U. Früh und 11 ½ U. Vormittags. Ab Pancsova fährt das Localschiff um 9 U. Früh und 2 U. Nachm. Das von Semlin nach Pancsova und von Pancsova nach Belgrad-Semlin verkehrende Localschiff nimmt im Zwischenverkehre zwischen Semlin-Belgrad und vice versa keine Passagiere auf. Die Einfahrt in die Temes und die Ausfahrt aus derselben hängt von den Wasserstands- und Witterungsverhältnissen ab.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen- und Frachtendienst, giltig für den Monat März 1900.) Von Semlin fährt das Localschiff ab nach Belgrad um 6 U., 7 U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 11 U. Vorm., 12 U. Mittags, 1 ½ U., 2 ½ U., 4 ½ U., 5 ½ U. Nachm. und 6 ½ U. Abends. Ab Belgrad nach Semlin erfolgt die Abfahrt des Localschiffes um 5 ½ U., 6 ½ U., 7 ½ U., 8 ½ U. Früh, 9 ½ U., 10 ½ U., 11 ½ U. Vorm., 1 U., 2 U., 3 U., 4 U., 5 U. Nachm., 6 U. Abends. Die Fahrpreise zwischen Semlin-Belgrad betragen: I Classe 52 h oder 60 Cts. per Person; II. Classe 32 h oder 35 Cts. per Person. Gepäck: 25 kg 32 h oder 35 Cts. per Stück; 50 kg 56 h oder 65 Cts. per Stück. Für weitere Colli über 50 kg wird für jede weitere 25 kg die vorstehende Gepäcksgebühr per 25 kg zugerechnet. Kaufmannsgüter zwischen Semlin-Belgrad hezahlen 50 Cts. per 100 kg. Der Localverkehr zwischen Semlin-Belgrad wird am 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28. und 30. März von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; am 1., 3., 5., 7., 9., 11., 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29. und 31. März von der Ersten kgl. Serbischeu Dampfschiffahrts-Gesellschaft unterhalten.

Bega-Canal. (Regulirung.) Das Municipium des Comitates Torontal hat in seiner unter Vorsitz des Obergespans Dr. Victor Molnár abgehaltenen Generalversammlung der Februar-Congregation im Einvernehmen mit dem vom Grossgrundbesitze delegirten Diöcesan-Bischof Alexander Graf Dessewffy den Beschluss gefasst, die Regulirung des Bega-Canals und die Herstellung desselben in gut schiffbarem Zustand zu erwirken. — Diesem Beschlusse zufolge sollen vorläufig nur die Canalbauten als solche, und zwar ganz unabhängig von der Gesammtregulirung des Bega-Flussgebietes, deren Kosten mit circa K 12,000.000, gegenüber jenen mit nur K 3,500.000 veranschlagten Kosten des

Canalbaues durchgeführt werden, um durch frühere Herstellung der Wasserstrasse den Export der Cerealien im Bereiche eines ausgedehnten, intensiv cultivirten Gebietes zu fördern. Zu diesem Behufe soll das bereits bestehende, von Temesvár bis Nagy-Becskerek führende Canalbett, welches derzeit eigentlich nur zur Entwässerung der Tiefebene des Alföld dient und nur im interlocalen Verkehr für sogenannte Plätten fahrbar ist, derart entsprechend verbreitert und vertieft werden, um den Verkehr kleiner Dampfer gestatten zu können; von Nagy-Becskerek aus soll aber die in die Theiss bei Titel einmündende Stromsection des Begaflusses selbst im Anschlusse an den Canal gleichfalls derart schiffbar hergestellt werden, um im dortigen Umschlagverkehre den directen Anschluss der Canaldampfer sowohl an jene der Donauschiffahrt, als auch durch Vermittlung der Eisenbahnlinie Titel—Ujvidék an die Hauptlinie Belgrad—Ujvidék (Neusatz)—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu ermöglichen.

Amerika. (Erweiterung und Ausbau des Panamacanals.) Die Projectanten der neu gegründeten Panamacanal-Actiengesellschaft in New-York (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19) haben im Sinne des Art. 75 ihrer Statuten eine technische Specialcommission zum Behufe der genauen Prüfung der seinerzeit bereits von der Unternehmung Lesseps vorgenommenen Arbeiten und zur Erstattung von Vorschlägen über die Art und Weise der Ausführung der im neuen Programme vorgesehenen Arbeiten eingesetzt, welche bereits ihren Bericht erstattete. Dem vom Directionsrathe nunmehr angenommenen technischen Elaborate des vorerwähnten Comité zufolge sollen die Gewässer des nächst der Wasserscheide zwischen Panama und Colon gelegenen Bohiosees zur Speisung der beiderseitigen Schleusenstrecken ausgenützt und zu diesem Behufe entsprechende Staubassins angelegt werden. Die Erdbewegung im Bereiche der Centralstrecke des Canals ist mit circa 24,700.000 m³ bemessen, von welchen allein schon die Einbeziehungsarbeiten des Culebraflusses in den Canal mit 11,200.000 m³ angenommen sind. Die Erdbewegung im Bereiche der neuen Strecke soll während acht Jahren jährlich 1,400.000 m³, jene der Erweiterung und Vertiefung der bereits vorhandenen Strecken hingegen jährlich circa 3,000.000 m³, somit die Gesammt-Erdbewegung per Jahr 4,400.000 m³ betragen. Die Anzahl der erforderlichen Cubikarbeiter ist mit jährlich 12.000 Mann angenommen, durch welche Arbeitskraft — deren Beistellung keinen Schwierigkeiten begegnen wird, da die Lesseps'sche Unternehmung eine weit grössere Anzahl leicht zur Verfügung fand — man den Canal innerhalb von zehn Jahren fertig zu stellen hofft. Dem Kostenvoranschlage zufolge wird die Ausführung der Gesammtarbeiten mit Inbegriff der Kunstbauten, Hafenanlagen etc. eine Summe von 512,000.000 Dollar in Anspruch nehmen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereinskilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 28 (ostpreussische Südbahn), Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Bromberg, Danzig und Königsberg) und Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, Cassel und Münster) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Breslau, Kattowitz und Posen), Nachtrag XII zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), Nachtrag V zu dem Kilometerzeiger Nr. 75 (Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) und Nachtrag VII zu dem Kilometerzeiger Nr. 78 (k. k. priv. Südbahn). Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 28, 35 und 39 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen — zu Nr. 35 und 39 — aufgehoben.

— (Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.) Zur Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen ist der Nachtrag XII herausgegeben worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXVIII. Stückes.) Das am 5. März herausgegebene XXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4745: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. Februar 1900, Z. 32.087, betreffend die Bewilligung zur Ausladung von Wiederkäuern und Schweinen in der Station Bubna während des allgemeinen Ausstellungsmarktes.

Nr. 4746: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 24. Februar 1900, Z. 2763, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

Nr. 4747: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 28. Februar 1900, Z. 6866, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Radautz und Floridsdorf nach Ungarn.

Nr. 4748: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 2. März 1900, Z. 21.308, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des XXXIX. Stückes.) Das am 6. März herausgegebene XXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4749: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 3. März 1900, Z. 8841, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Ausladung von Wiederkäuern und Schweinen in mehreren Eisenbahnstationen.

Nr. 4750: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 2. März 1900, Z. 37.826, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Gemeinde Markersdorf.

Nr. 4751: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 2. März 1900, Z. 36.403, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Unter-Sachsenberg.

— (Inhalt des XL. Stückes.) Das am 7. März herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4752: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 5. März 1900, Z. 21.791, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

Nr. 4753: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 5. März 1900, Z. 9036, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine aus mehreren politischen Bezirken in Oberösterreich.

— (Inhalt des XLI. Stückes.) Das am 8. März herausgegebene XLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4754: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 5. März 1900, Z. 3202, betreffend die Einfuhr von lebenden Schweinen aus Steiermark, Krain und dem Küstenlande.

— (Inhalt des XLII. Stückes.) Das am 9. März herausgegebene XLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4755: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. März 1900, Z. 41.562, betreffend die Vieheinfuhr aus Bayern nach Böhmen.

Nr. 4756: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. März 1900, Z. 40.250, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Untergettengrün.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. Februar allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Handelsminister Guido Freiherr v. Call zu Rosenburg und Culmbach den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden I. Classe annehmen und tragen dürfe.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Robert Sturm von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Localbahn Neuhaus-Neubistritz“ enthoben und an dessen Stelle den Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Julius Schlag zum landesfürstlichen Commissär bei der obigen Gesellschaft ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Oberinspector der Oesterr. Staatsbahnen kaiserl. Rath Adolf Freiherrn von Ingenhaeff zum Berenkamp zum Staatsbahndirector-Stellvertreter für den administrativen Dienst bei der Staatsbahn-Direction Linz ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Ministerialsecretär Dr. Julius Schlag zum Archivdirector I. Classe im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und Localbahn Swoleňowes-Smečna.

Druckfehler-Berichtigungen im Tarif-Nachtrage III.

In dem vom 1. Februar, bezw. 1. März 1900 giltigen Nachtrage III zu dem vom 1. Mai 1898 giltigen Ausnahmetarife für obgenannten Kohlenverkehr werden mit sofortiger Giltigkeit die auf Seite 3 dieses Nachtrages für den Verkehr von Stationen der k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft nach Alt-Rohlau enthaltenen Frachtsätze wie folgt berichtigt:

			Kronen per 10.000 kg		
Von Aussig	nach	Alt-Rohlau	von 66·0	auf	**59·0**
„ Brüx	„	„	„ 59·6	„	**52·6**
„ Dux	„	„	„ 64·0	„	**57·0**
„ Franz Josef-Stollen	„	„	„ 65·0	„	**58·0**
„ Holtschitz-Seestadtl	„	„	„ 56·8	„	**49·8**
„ Karbitz	„	„	„ 65·6	„	**58·6**
„ Mariaschein	„	„	„ 65·4	„	**58·4**
„ Paredl	„	„	„ 60·4	„	**53·4**
„ Schallau	„	„	„ 70 4	„	**63·4**
„ Schönfeld	„	„	„ 65·8	„	**58·8**
„ Schwaz-Kuttowitz	„	„	„ 64·4	„	**57·4**
„ Teplitz	„	„	„ 65·0	„	**58·0**
„ Triebschitz	„	„	„ 58·0	„	**51·0**
„ Türmitz	„	„	„ 65·8	„	**58·8**
„ Ullersdorf	„	„	„ 64·4	„	**57·4**

Wien, am 7. März 1900. [229]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transito.

Ausserkraftsetzung des directen Tarifes.

Der vom 1. November 1895 giltige Tarif für den directen Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transito sammt Nachträgen wird mit 1. Mai 1900 ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 9. März 1900. [230]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Ausserkraftsetzung des ab 1. November 1893 giltigen und Einführung eines neuen directen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 wird der vom 1. November 1893 giltige Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Zu dem gleichen Zeitpunkte gelangt ein gleichnamiger Tarif zur Einführung, welcher ausser den Stückgutfrachtsätzen für die wichtigsten Exportartikel Deutschlands und der Balkanstaaten directe Ausnahmetarife enthält.

Wien, am 9. März 1900. [231]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung in einer Kundmachung.

In der Kundmachung Nr. 24 dieses Blattes vom 1. März 1900 auf Seite 741 unter Nr. [196] soll es in der letzten Zeile des zweiten Absatzes anstatt „abgeändert“ richtig heissen „abzuändern“.

Wien, am 10. März 1900. [232]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Druckfehlerberichtigung bezügl. eines Schnittfrachtsatzes.

In dem vom 1. September 1696 giltigen Tarif-Theil II, Heft 1, für den obbezeichneten Verkehr ist im Ausnahmetarif 8 B (für Maschinen und Maschinentheile), Seite 102, der Schnitt I a der Schnitt-Tafel B im Verkehre von Erfurt mit sofortiger Giltigkeit von 255 auf **225** Pfg. für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 9. März 1900. [233]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Auflassung der Züge Nr. 2352 und 2355 in der Strecke Kolomea—Sopów der Localbahn Kolomea-Słoboda rungurska Grube.

Mit dem 15. März 1900 wird der Verkehr der gemischten Züge Nr. 2352 und 2355 in der Strecke Kolomea — Sopów der Localbahn Kolomea - Słoboda rungurska Grube eingestellt.

Stanislau, im März 1900. [234]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der Erhöhung der Lagergelder und der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit in der Station Weisskirchen.

Die am 23. Jänner 1900 verlautbarte und mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 4486 16 vom 3. Februar 1900 genehmigte

1. Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für gewöhnliche Frachtgüter,
2. Erhöhung des Lagergeldes für diese Güter

wird mit heutigem Tage aufgehoben.

Infolgedessen treten die normalen Lagergelder und die normale lagergeldfreie Zeit mit heutigem Tage wieder in Kraft.

Villach, am 7. März 1900. [235]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Verschiebung der Einführung des neuen Tarifes.

Der in Nr. 10 dieses Blattes vom 25. Jänner 1900 unter Post-Nr. 84 zur Einführung publicirte neue Tarif für den obbezeichneten Verkehr ist nicht mit 1. März 1900 in Kraft getreten, sondern gelangt erst mit Giltigkeit vom 1. April 1900 ab zur Einführung.

Wien, am 9. März 1900. [236]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Osterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischer Personenverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines für den Nachtrag I zu dem vom 1. Februar 1898 giltigen Tarife.

Der in Nr. 11 dieses Blattes vom 27. Jänner 1900 unter Post-Nr. 85 publicirte Nachtrag I zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr ist nicht am 1. März 1900 in Kraft getreten, sondern gelangt mit Giltigkeit vom 1. April 1900 zur Einführung.

Wien, am 9. März 1900. [237]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband. Bosnisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Tarifbestimmungen.

In den auf Seite 7 sub Punkt 2 des vom 1. Jänner 1900 giltigen Ungarisch-Adriatischen Tarifheftes 2 enthaltenen „Allgemeinen Bestimmungen", sowie in den im Nachtrage II zu dem Tarife für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, auf Seite 2 enthaltenen „Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Tarifes sind die Worte: **„Triest k. k. St. B."** zu eliminiren.

Wien, am 9. März 1900. [238]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Gütertarif, Theil II, Heft 5, vom 1. Juni 1892.)

Berichtigung eines Druckfehlers im Nachtrage II.

Auf pag. 9 des ab 1. Februar 1893 giltigen Nachtrages II zu vorbezeichnetem Tarifhefte sind die dort für Getreide des Ausnahmetarifes 5a von Kanizsa nach Greiz Bhf. und Greiz Haltestelle (jetzt Greiz und Greiz-Aubachthal) angegebenen, zufolge eines Druckfehlers irrig mit 225, resp. 226 Pfennigen verzeichneten Frachtsätze auf **325** und **326** Pfennige für 100 kg richtigzustellen.

Wien, am 10. März 1900. [239]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

(Gütertarif, Theil IV.)

Richtigstellungen rücksichtlich des russischen Durchlaufes.

Mit Giltigkeit vom 18. April a. St./1. Mai n. St. 1900 werden die auf Seite 74 des obbezeichneten Tarifes für die Station „Myzovo" enthaltenen Angaben berichtigt, und zwar ist an Stelle der Route „Brest—Lukow—Ivangorod" zu setzen „Kovel—Ivangorod", und weiters abzuändern:

die Entfernung von 518 auf **519** Werst,

der Schnittsatz unter I, II und III von 75·27 auf **75·40** Kopeken,

der Schnittsatz unter IV von 86·99 auf **87·11** Kopeken.

Wien, am 8. März 1900. [240]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Tarifirung des Artikels „Hornspitzen".

(Gütertarif, Theil I, Abtheilung B.)

Mit Giltigkeit vom 18. April a. St. (1. Mai n. St.) 1900 wird der Artikel „Hornspitzen" auf den Strecken in Russland nach Normalclasse V | V | V | tarifirt.

Die in der Güterclassification des citirten Tarifes unter Pos. A—6 vorgesehene Classification nach V | 45 | 45 wird rücksichtlich des Artikels „Hornspitzen" hiedurch ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 10. März 1900. [241]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

(Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1896.)

Einführung eines directen Frachtsatzes für Wein nach Grünberg in Schlesien.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 gelangt für Wein des Ausnahmetarifes 6 bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Triest und Fiume nach Grünberg in Schlesien ein directer Frachtsatz zur Einführung; derselbe beträgt 405 Pfge. für 100 kg.

Wien, am 8. März 1900. [242]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarifnachtrages XII.

Mit 25. März 1900 tritt zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Februar 1896 der Nachtrag XII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·10, bezw. 12 Hellern erhältlich.

Wien, am 7. März 1900. [243]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Böhmisch-Thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1900, bezw. soweit Erhöhungen der Frachtsätze eintreten, mit 1. Mai 1900, tritt für den obengenannten Verkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1898 aufgehoben wird.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Pfennigen oder 60 Hellern erhältlich.

Prag, am 10. März 1900. [244]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Rollfuhrdienst in der Station Teschen.

Vom 15. März 1900 an wird der Rollfuhrdienst der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Teschen unter Aufrechthaltung der bisher geltenden Bedingungen und Tarifsätze durch die Firma Adolf Brüll & Söhne besorgt werden.

Wien, am 10. März 1900. [245]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Neue Personen- und Gepäckstarife der Gölniczthalbahn, Löcsethaler Localbahn und Szepes-Olaszi—Szepes-Váraljaer Localbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 werden für den Localverkehr der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden obgenannten Localbahnen neue Personen- und Gepäckstarife ausgegeben, wodurch der vom 1. Jänner 1893 giltige Tarif der Gölniczthalbahn, sowie die vom Eröffnungstage der beiden letztgenannten Localbahnen giltigen Personen- und Gepäckstarife ausser Kraft gesetzt werden.

Diese Tarife sind in der Tarifabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria Valéria-Gasse 11) erhältlich.

Budapest, am 8. März 1900. [246]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Nachtrag I zum Localtarife, Theil II, für die Beförderung von Personen etc. vom 1. Jänner 1898.

Mit 1. Mai 1900 tritt der Nachtrag I zum Localtarife, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden vom 1. Jänner 1898 in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Tarifbestimmungen, insbesondere der Bestimmungen über Fahrpreisermässigung für Arbeiter, Einführung einer Manipulationsgebühr für Traglasten, geänderte Fahrpreise für Ebersdorf M. und Rabstein im Verkehre mti Stationen südlich von Böhm.-Leipa, sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die gesellschaftlichen Stationen oder die Direction zum Preise von 20 h für ein Stück zu beziehen.

Prag, am 28. Februar 1900. [247]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Abfertigungsbefugnisse einzelner, für den allgemeinen Güterverkehr nicht eröffneter Stationen.

Die im gesellschaftlichen Localgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1898 im Abschnitte III unter Ziffer 14, VI, Seite 24, aufgeführten, für den allgemeinen Güterverkehr nicht eröffneten Stationen:

Cerhenitz	(Zuckerfabrik)
Doxan	(Zuckerfabrik)
Nestomitz	(Zuckerfabrik)
Schöweid	(chemische Fabrik
und Ung.-Hradisch	(Zuckerfabrik)

dienen blos dem Güterverkehre, und zwar nur für solche Sendungen, welche von den genannten Fabriken aufgegeben werden, beziehungsweise für dieselben bestimmt sind.

Wien, am 10. März 1900. [248]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

9. März. Der Verkehr nach Schönpriesen-Umschlagplatz wurde wieder aufgenommen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

9. März. In der Strecke Marchegg—Pressburg wurde der Gesammtverkehr wieder normal aufgenommen.

Ausland.

Deutsche Eisenbahnen. (70. Sitzung der ständigen Tarifcommission.) Am 6. Februar hat in Berlin die 70. Sitzung der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen und des Ausschusses der Verkehrs-Interessenten stattgefunden. Die Berathungen über die einzelnen Verhandlungsgegenstände haben zu folgendem Ergebnisse geführt:

Angenommen wurden die Anträge auf: Erhebung von Standgeld bei Verzögerung der Abfertigung infolge Fehlens oder Unzulänglichkeit der Zoll- oder Steuerpapiere u. s. w., Fortfall des § 39 der allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr (Beförderung von Militärbrieftauben), Ergänzung der Tarifposition „Borke“ durch den Zusatz („Rinde“), anderweitige Fassung der Tarifposition „Lumpenhalbzeugmasse“, Aufnahme des Artikels „Raffia“ in den Specialtarif II, Aufnahme von Asphaltsteingutplatten in den Specialtarif III, Aufnahme von entleimtem Knochenschrot unter die Düngemittel des Specialtarifes III, Aufnahme von Kalksandbausteinen in den Specialtarif III, Aufnahme von Thonpfeifen zur Ausfuhr in den Specialtarif III, den Specialtarif für bestimmte Stückgüter und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, Aufnahme von Viehzucker in den Specialtarif III, den Specialtarif für bestimmte Stückgüter und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, Aenderung der Zusatzbestimmung II 1 zu § 44 der Verkehrsordnung (Begleiterfahrgeld bei Thiersendungen), Tarifirung roh geschnitzter Schrankaufsätze nach Specialtarif I oder II.

Abgelehnt wurden die Anträge auf: Ergänzung der Controlvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen, Aufnahme von Mähmaschinen, unzerlegt, unter die sperrigen Güter, Aufnahme von frischen Nüssen und Maronen in den Specialtarif für bestimmte Eilgüter, Versetzung von Futtermehl in den Specialtarif II oder III, Versetzung von Abfallmineralöl, beim Waschen von Putzwolle gewonnen, in den Specialtarif III, Aufnahme von Dünger aus aufgeschlossenen thierischen Abfällen unter die Düngemittel des Specialtarifes III, Aufnahme von Einstreupulver (aus Superphosphat, Kainit und Gips gemischt) unter die Düngemittel des Specialtarifes III, Versetzung von Eisenoxyd in den Specialtarif III.

Vertagt wurden die Anträge auf: Versetzung von denaturirtem Spiritus in den Specialtarif III, Aufnahme von Chilinit in den Specialtarif III und Aenderung der Frachtberechnung für lebende Thiere. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar wurde die Station Wilster des Directionsbezirkes Altona in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Baue, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern. (Aufhebung einer Frachtermässigung.) Das Ausschreiben der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München vom 29. Juli 1898, Nr. 51.944/III, betreffend Rückvergütung auf Sendungen condensirter Milch ab Lindau Stadt nach den Rhein- und Mainhafenstationen, tritt mit 31. März ausser Kraft.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Beschränkuug der Giltigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 12, Abth. IV.) Die Giltigkeit der Frachtsätze der Abtheilung IV (für Mühlenerzeugnisse) des Ausnahmetarifes Nr. 12 des Tarifheftes II G (Verkehr Rhein- und Main-Umschlagsstationen—Ostschweiz) wird vom 1. April 1900 an auf Mühlenerzeugnisse aus Weizen (Dinkel, Spelz, Halbfrucht), Roggen (Korn), Gerste und Hafer beschränkt. Nach diesem Zeitpunkte zur Auflieferung kommende Sendungen werden in den deutsch-schweizerischen Grenzstationen umkartirt, wodurch Frachterhöhungen eintreten. Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbureau der General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Tarifänderung.) Am 1. April 1900 wird der für Kohlensendungen von Deutschlandgrube nach Schwientochlowitz bestehende Frachtsatz aufgehoben. Gleichzeitig tritt der für Kohlensendungen von sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube nach Schwientochlowitz bestehende Frachtsatz für Sendungen von dem Bismarckschacht der Königsgrube nach Schwientochlowitz ausser Geltung. An Stelle der aufgehobenen Sätze wird die im Gütertarif, Theil II, zu D IV D vorgesehene Anschluss- und Stationsfracht erhoben.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die im Gütertarife für den oben bezeichneten Verband zwischen den Stationen Coburg und Oeslau des Directionsbezirkes Erfurt einerseits und den Stationen Bodenbach und Tetschen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits bestehenden Frachtsätze der allgemeinen Stückgutclasse treten mit dem 31. März 1900 ausser Kraft. Der Frachtberechnung werden vom 1. April 1900 ab die in dem vorgenannten Tarif enthaltenen Entfernungen und die in der allgemeinen Kilometertariftabelle vorgesehenen Frachtsätze der allgemeinen Stückgutclasse zugrunde gelegt.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg. Tarif vom 15. September 1899. (Zuschlagsfrachten.) Infolge aussergewöhnlicher Erhöhung der Betriebskosten für die Schiffsbeförderung hat sich die Deutsche Ostafrika-Linie genöthigt gesehen, ihre Frachtraten zu erhöhen.

Es werden deshalb vom 20. Februar ab bis auf Widerruf nachfolgende feste Zuschläge zu den Frachtsätzen der einzelnen Tarifclassen erhoben:

Tarifclasse	1 und 2 a—c	Mk. 0·30	für 100 kg
„	3 a—c	„ 0·50	„ „ „
„	4, 9 und 12 a—c	„ 2·00	„ „ „
„	5 und 10 a—c	„ 1·00	„ „ „
„	6 und 7 a—c	„ 0·80	„ „ „
„	8 a—c	„ 1·50	„ „ „
„	11 a—c	„ 3·00	„ „ „

Im Tarife ist hievon an geeigneter Stelle handschriftlich Vormerkung zu machen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Nachtrag XX zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Mit Giltigkeit vom 20. Februar 1900 gelangte der XX. Nachtrag zur Einführung, welcher enthält:

I. Berichtigungen.
II. Ergänzung der Vorbemerkung.
III. Theilweise geänderte Entfernungen für Thambach.
IV. Aenderungen.

Dieser Nachtrag kann von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München unentgeltlich bezogen werden.

Tarife für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Juli 1899. (Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung.) Die Tabelle zur Ermittlung des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung von lebenden Thieren auf Seite 42—45 des Tarifes ist mit Einführung der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung ausser Kraft getreten.

Die Ermittlung dieses Frachtzuschlages hat auf Grund der Bestimmungen unter Ziffer V des Nebengebührentarifes auf Seite 15 des Deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, vom 1. Jänner 1900 zu erfolgen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Frachtberechnung für Torf bei Verladung in niederbordigen Eisenbahnwagen.) Mit Rücksicht auf den zur Zeit bestehenden Mangel an hochbordigen offenen Güterwagen, wie sie zur Beförderung von Torf in der Regel verwendet werden, wurde von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in stets widerruflicher Weise verfügt, dass für den Versandt von Torf, im Falle hochbordige Wagen der Serien Oh, Olh und Olhm nicht zur Verfügung stehen, zwei niederbordige offene Wagen an Stelle eines hochbordigen in der Weise verwendet werden dürfen, dass bei Berechnung der Fracht verfahren wird, als ob das Gesammtgewicht der beiden Ladungen auf einem Wagen verladen wäre.

Soweit hochbordige Wagen zur Verfügung stehen, darf die Verwendung von zwei niederbordigen Wagen in der angegebenen Weise nicht eintreten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Mit Wirksamkeit vom 13. Februar wurde für die Beförderung von rohen Kalksteinen in Wagenladungen auf der Localbahn Markt Oberdorf-Lechbruck der Zuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 13.) Mit Wirksamkeit vom 15. Februar wurde der Ausnahmetarif 13 für Coaks und Coakskohlen etc. — Seite 18 des Nachtrages XII — in nachstehender Weise ergänzt:

Versandtstationen und Gruben	Die Abfertigung erfolgt durch	Der Frachtberechnung sind zugrunde zu legen die Entfernungen der Station mit einem Zuschlage von Kilometer	Den Frachtsätzen der Tabelle des Rohstofftarifes treten an Verschiebegebühr für 100 kg hinzu Mark
Bahnschacht	Waldenburg in Schlesien ob. Bhf.	Waldenburg in Schlesien ob. Bhf. + 0	—

Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. Jänner 1900. (Aenderung von Tarifbestimmungen.) Ziffer III der allgemeinen Bestimmungen bezüglich der Anwendung der Kilometer auf Seite 24 des Heftes B erhielt folgende Fassung:

„III. Für die mit Personenzügen zu befördernden Viehsendungen nach oder von München C.B. loco, insoweit nicht auf Seite 30 und 31 Tarifkilometer vorgesehen ist, die auf den Seiten 305 mit 308 des Kilometerzeigers nebst den hiezu erschienenen Aenderungen und Ergänzungeu verzeichneten Entfernungen."

Ziffer VI a hat statt:

„a) die unter II bemerkten Kilometer,"

zu lauten:

„a) die unter II, bezw. I bemerkten Kilometer,".

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Tarifänderungen.) Die Bestimmungen des Nachtrages IV zum Deutsch-Niederländischen Tarifheft Nr. 3, giltig vom 15. Februar 1900, haben vom gleichen Zeitpunkte an auch für den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof über Aschaffenburg Giltigkeit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1060	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Buchen-Prügelholz, bis zu 6 m lang, aus der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Ustrzyki Olszanica Lisko-Lukawica Mokre	Rudnik Rozwadów Nadbrzezie	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Specialtarif 2	Ausnahmetarif 1	Verschieden	Im Kartirungswege		
1061	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eisenbahnschwellen, zum Baue der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen dienend	Eger (B.E.B.) transit	Neusattl (B.E.B.) transit	1. Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Die betreffenden Sendungen müssen mit Frachtbriefen, welche entweder auf die Bauleitung der genannten Eisenbahn oder auf eine Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Empfänger lauten, zur Aufgabe gebracht werden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif	27 Heller	20 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte, keinen Rückvergütungsstempel der Buschtěhrader Eisenbahn tragende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1901 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	
1062	**Böhm. Commercialbahnen**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Quarzitbruchsteine und Quarzitschotter	Mirošebau via Rokycan	Ober-Břis	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	27 Heller	-	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1063	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Hamburg B.	Schreckenstein Wien (II K.F.J.B, K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.)	Einhaltung der für den Specialtarif III allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1900	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverband, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 135 226		Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nummer	1064	1065	1066
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Steinkoblentheer-Pech der Tarifposition P—8	Eisenbahnfabrzeuge der Tarifposition E—12, lit. a	Roheisen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	via Süssenbrunn Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Königsfeld	Németh-Bogsán
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	via Süssenbrunn Angern K.F.N.B.	Pardubitz St.E.G. transit	Königgrätz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen in welchen diese Transporte rangiren, bestehenden Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1898	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Tbeil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden	301 Heller / 321 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	40 Heller *)	Verschieden	242 Heller / 266 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Nachlass von 30 Percent von den officiellen Frachtsätzen des Localgütertarifes	59 Heller / 55 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien aufgegeben werden	Die Transporte müssen zum Ausbau der Eisenbahnlinie Tannwald—Grünthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein, und muss in den bezüglichen Frachtbriefen die Bauunternehmung der Strecke Tannwald—Grünthal als Aufgeber oder Empfänger erscheinen	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist der Portozuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, ferner in dem Frachtsatze für Anina der Im Abschnitt IV B, Punkt X des Localtarifes der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlag bereits inbegriffen

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1067	**Oesterr. Nordwestbahn**		Rohzucker	Chrast Oe.N.W.B.	Prag Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Anfrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	120 Heller	111 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
1068	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Sheanussfett und Mowrafett	Aussig Oe.N.W.B. und Schreckenstein	Wien Oe.N.W.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für Güter der Classe A giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oe.N.W.B., bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	268 Heller	198 Heller	70 Heller	Im Kartirungswege		
				Aussig St.E.G. und Schreckenstein	Wien St.E.G. und K.F.N.B.									
1069	**Oesterr. Nordwestbahn**		Holz der Abtheilung a des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Kornenburg	Tetschen transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen von rumänischen Stationen proveniren	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich, Theil II, Heft 5, giltig vom 1. März 1898	Verschieden	86 Pfennige	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der die rumänische Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente bis Korneuburg und der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe von Korneuburg nach sächsischen Bestimmungsstationen. Für Sendungen nach Borna und Lucka findet das Zugeständniss keine Anwendung. Diese Documente sind längstens bis Ende Februar 1901 in Vorlage zu bringen		
1070	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine der Classe C	Chrast	Slatinan	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	39 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Kolin bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Kolin als Aufgeber und Empfänger erscheinen
				Kolin St.E.G.	Kolin Oe.N.W.B. und St.E.G.					35 Heller				
1071	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 19 vom 17. Februar 1900 sub Post Nr. 895 für mineralische Kohle von Mittelwalde transit nach Prag k.k.St.B. mit Giltigkeit bis Ende Februar 1900 publicirte ermässigte Frachtsatz von 70·6 Hellern per 100 kg verbleibt unter denselben Bedingungen bis Ende März 1900 in Kraft. Die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe sind bis längstens Ende Mai 1900 in Vorlage zu bringen.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1072	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Trient	Bucuresti-Filaret Bucuresti gara de nord	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 „ per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, Anshahmetarif Nr. 30	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 948 Centimes b) 764 Centimes a) 940 Centimes b) 756 Centimes		Im Kartirungswege		
1073	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 4 c des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Bielitz Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Breslau Märk.-Freib. Bhf. Breslau O./S. Bhf. Breslau Oderthor-Bhf. Kattowitz Stettin	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen; Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft I, vom 1. Februar 1899 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Pfge. 122 118 123 38 272		Im Kartirungswege		
1074	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Triest	Baranya-Sellye Bizovac Breznica-Njemačka Bukovica Čačince Čaglin Ciglenik Feričanci Josipovac-Kravice Koška Ljeskovica Londjica Medinci-Senkovac Mikleuš Našic Normanci Noskovci Orahovica Slatina Stara-Zaláta Šušine-Gjurgjenovac Zoljan	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	146 175 179 156 159 169 166 162 173 181 169 172 152 159 168 178 149 162 148 149 165 176	142 164 159 137 139 164 164 142 170 161 161 161 137 139 148 164 139 142 126 139 145 159	4 11 20 19 20 5 2 20 3 20 8 11 15 20 20 14 10 20 22 10 20 17	Im Kartirungswege		
1075	Südbahn-Gesellschaft		Obst, frisches, als Eilgut	(vormals loco) Görz	Budapest S.B. Meidling Wien (Matzleinsdorf oder Südbahnhof) Budapest S.B. Meidling Wien (Matzleinsdorf oder Südbahnhof)	Frachtzahlung für mindestens 9000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes 1 des Localtarifes, Theil II	vom 19. März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	601 571 571 594 559 565	535 509 509 529 499 504	66 62 62 65 60 61	Im Kartirungswege		
										Heller incl. ungar. Steuer	Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1076	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kalk, gebrannten	Zabierzow	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	94 Heller	88 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
1077	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Siehe nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der allgemein giltigen, sowie der für den Mährisch - Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband bestehenden besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach Brünn K.F.N.B.

Nach oder von	Frachten															
	Eilgüter			Sperrige Güter	I. Classe			II. Classe	Ermässigte Wagenladungsclassen				Specialtarife			
									A		B	C	1	2	3	
	bei Aufgabe von															
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	beliebigen Mengen	mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen			beliebigen Mengen	mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen		mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen		10.000 kg, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			
					5000	10.000			5000	10.000	5000	10.000				
	per 100 Kilogramm in Hellern															
Endersdorf	795	308	303	418	287	240	233	223	222	221	187	182	147	109	140	110	95
Zuckmantel	813	319	314	422	287	248	241	231	230	228	192	184	147	111	142	113	97

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
69	Nr. 21 vom 22. Februar 1900	933	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Liszka Toksva Szegimalom	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Der Stationsname „Liszka Toksva" soll richtig heissen „Liszka-Tolcsva"	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
10	Nr. 23 vom 27. Februar 1900	977	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz, Schneidholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz aus Pos. H—19, Punkt 1, Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz der Pos. H—19, Punkt 2, Reisig aus Pos. H—19, Punkt 3, Schwarten, beim Schneiden des Holzes abfallend, der Pos. H—19, Punkt 5, der Güterclassification	allen Stationen der im Localgütertarife, Heft 1, Abschnitt A und C, enthaltenen Linien, mit Ausschluss jener in Dalmatien, ferner von und nach allen Stationen der im Staatseigenthume stehenden, an die bezeichneten Linien anschliessenden Localbahnen des Tarifheftes 3		Die bezüglichen Tarifermässigungen gelten vom 16. März 1900 an noch bis auf Weiteres, längstens bis Ende März 1900. Demgemäss ist die Rubrik 7 der angeführten Kundmachungen abzuändern	
		980			Torf, auch gepresst (Torfziegel)				
		978			Kohlenlösche, Halde nrückstände (Pos. K—25 der Güterclassification)	Grubenstationen des Abschnittes A im Heft 1 des Localgütertarifes	alle n Stationen des Abschnittes A im Heft 1 des Localgütertarifes		
		979			Kohle, mineralische etc., der Pos K—25 der Güterclassification	den Stationen des Abschnittes A im Heft 1 des Localgütertarifes	Smichow, Vysehrad, Prag (St.B.), Hrahovka, Pilsen (K.F.J.B.), Pilsen (E.P.K.) nnd Budweis		
11	Nr. 3 vom 9. Jänner 1900	216	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Im Staatsbetriebe stehende Privatbahnen in Galizien und der Bukowina	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina rücksichtlich der umstehenden Relationen (Seite 114)		In der Rubrik „von" der linken Spalte ist in der Gruppe der Versandtstationen Kalnsz, Lemberg etc. die Station „Bolechów" nnd in der nächstfolgenden Gruppe zwischen den Stationen Kolomea und Stanislau die Station „Nadworna" nachzntragen	
		218				den bezeichneten Stationen	Oświęcim transit	In der Rubrik 5 ist zwischen den Stationen Bogumilowice und Borki wielki die Station „Bolechów" mit nachstehenden Frachtsätzen einzuschalten, und zwar: Rubrik 9: 163, 10: 98, 11: 65 (Pfennige)	
12	Nr. 138 vom 2. December 1899	2602	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Neue Bukowinaer Localbahnen	Holz der Pos. H—19, Punkt 1, 2, 3 und 5, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Biwollerie Falken Brodina Karlsberg Putna Straża Wików	Hadikfalva transit	Mit Giltigkeit vom 22. März 1900 wird die in Rubrik 6 enthaltene Bedingung: „Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Linien des Abschnittes A und der Localbahn Lużan-Zaleszczyki zur Aufgabe gelangen" aufgehoben	
						Ispas Millie Russ.-Banilla	Nepolokoutz transit		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. **Wien, 15. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Das Eisenbahnnetz Europas im Jahre 1898. — Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1898. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 23. Februar 1900,*) betreffend den amtlichen Aufdruck von Stempelwerthzeichen.

Unter Bezugnahme auf die Verordnung vom 1. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 239, findet das Finanzministerium in Ansehung des amtlichen Aufdruckes von Stempelwerthzeichen Nachstehendes anzuordnen:

§ 1.

Zulässigkeit des Stempelaufdruckes.

Zum Zeichen der Entrichtung der durch die Gebührengesetze angeordneten Stempelabgabe können Parteien den amtlichen Aufdruck von Stempelwerthzeichen

a) auf ausländische Werthpapiere (§ 1 des Gesetzes vom 18. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 171) und

b) auf unbeschriebenes, zur Ausfertigung von Urkunden, Schriften und Behelfen bestimmtes Papier, und zwar:

1. auf ganz leeres Papier;
2. auf unbeschriebene Blankette jeder Art, mit Ausnahme von Promessenscheinen, als: Blankette für Rechnungen, Frachtbriefe, Wechsel, kaufmännische Anweisungen, Checks, Vollmachten, Quittungen, Zeugnisse, Eingaben u. s. w.;
3. auf noch nicht verwendete Handels- und Gewerbsbücher

bei den hiezu bestimmten Aemtern (§ 2) mit der Massgabe erwirken, dass dieser Aufdruck in Bezug auf die Entrichtung der Stempelabgabe der vorschriftsmässigen Verwendung von allgemeinen Stempelmarken, beziehungsweise amtlichen Blanketten gleichgeachtet wird.

Der Stempelaufdruck findet aber nur insoweit statt, als derselbe nach Beschaffenheit des Papieres mit den vorhandenen Maschinen technisch ausführbar ist.

Eine Entwerthung der aufgedruckten Stempelzeichen durch Ueberschreiben oder Ueberstempeln ist nicht erforderlich.

Neben der vorstehend gestatteten Entrichtungsart kann die Stempelabgabe nach Wahl der Parteien auch weiterhin in der bisherigen Weise entrichtet werden.

§ 2.

Zuständigkeit zur Vornahme des Stempelaufdruckes.

Zur Vornahme des Stempelaufdruckes sind das Centralstempelamt in Wien, sowie die hiezu besonders ermächtigten Aemter, soweit sie mit den erforderlichen Maschinen versehen sind, mit der Einschränkung berufen, dass auf Ein Papier nicht mehr als fünf Stempelabdrücke geleistet werden dürfen.

*) Enthalten in dem am 10. März 1900 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 36.

Hienach kann derzeit der amtliche Aufdruck stattfinden:

1. beim Centralstempelamte in Wien (I. Riemergasse 7) sowohl auf ausländische Werthpapiere (§ 1, a), als auch auf unbeschriebenes Papier (§ 1, b, Z. 1—3) mit Stempelwerthzeichen zu 2, 4, 10, 14, 24, 26, 30, 38, 40, 50, 64, 88 Heller und zu 1, 2, 5, 7, 10, 12, 20, 25, 50 und 100 Kronen;

2. bei den übrigen, bisher zum Aufdrucke des Stempels auf Rechnungen und Frachtbriefen berufenen Aemtern — das sind das Stempelamt in Prag, das Gefälls- und Stempelamt in Triest, die Hauptsteuerämter in Aussig, Kolin, Pilsen, Salzburg, die Hauptzollämter in Bozen, Budweis, Lemberg, Linz, Reichenberg, Troppau, dann die Finanzlandesökonomate in Brünn und Graz — auf unbeschriebenes Papier (§ 1, b, Z. 1—3) bis zu einem Stempelbetrage von 50 Hellern mit Stempelwerthzeichen zu 2 und 10 Heller.

Ausserdem sind diese Aemter, sowie die zur Ueberstempelung von Stempelmarken auf ausländischen Werthpapieren ermächtigten Aemter (Verordnungen des Finanzministeriums vom 17. November 1892, R.-G.-Bl. Nr. 224, und vom 5. Februar 1893, R.-G.-Bl. Nr. 19) angewiesen, ausländische Werthpapiere, wenn die Parteien den Aufdruck des Stempelzeichens an Stelle der Verwendung von Stempelmarken vorziehen, zu übernehmen und an das Centralstempelamt in Wien zur Vornahme der Abstempelung einzusenden.

§ 3.

Form und Ausstattung des Stempelzeichens.

Form und Ausstattung der zum Aufdrucke gelangenden Stempelwerthzeichen sind im Allgemeinen in der Verordnung des Finanzministeriums vom 1. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 239, beschrieben, nur sind die den einzelnen Werthskategorien entsprechenden Ziffern und Bezeichnungen, und zwar mit der Abkürzung „ . . h“, beziehungsweise „ . . K“, ersichtlich gemacht und ist ferners bei den auf Kronen lautenden Werthzeichen der innere Theil (das Medaillon sammt der Umschrift, den Kreislinien und dem Schildchen) in blauer, der äussere Theil der Zeichnung in rother Farbe, bei den auf 2 Heller lautenden Werthzeichen der innere Theil in brauner, der äussere Theil der Zeichnung in grüner Farbe auf weissem Grunde ausgeführt.

§ 4.

Verfahren.

a) Ausländische Werthpapiere (§ 1, a) sind zur Abstempelung unter Anschluss einer in zwei gleichlautenden Exemplaren auszufertigenden schriftlichen Anmeldung unmittelbar beim Amte einzureichen; die Zusendung durch die Post ist nicht zulässig.

Die Anmeldung muss enthalten:

1. Die Stückanzahl, die Bezeichnung und den Nominalbetrag der Werthpapiere, beziehungsweise den der Gebührenberechnung zugrunde zu legenden Werthbetrag;

2. den Betrag der entfallenden Stempelgebühr im Einzelnen und in der Gasammtsumme;

3. den Fälligkeitstermin des ersten der etwa anhaftenden Coupons und

4. die Namensfertigung der Partei.

Formularien solcher Anmeldungen sind beim Amte erhältlich.

Die Partei kann bei der Einreichung auch die Stelle, auf welche das Werthzeichen aufgedruckt werden soll, bezeichnen und ein Losungswort für die Behebung der Werthpapiere in der Weise festsetzen, dass sie beide Exemplare der Anmeldung mit dem Vermerke „gegen Losungswort“ versieht und das Losungswort selbst auf dem einen Exemplare der Anmeldung oder in einem verschlossenen Couvert dem Amte bekannt gibt.

Ergeben sich bei der Einreichung wesentliche Anstände, welche von der Partei nicht im kurzen Wege behoben werden können, oder weigert sich die Partei, die ihr bekannt gegebene Stempelgebühr zu erlegen, so unterbleibt die Abstempelung und werden die Werthpapiere nebst der Anmeldung der Partei zurückgestellt, wobei der Grund des Unterbleibens der Abstempelung in Kürze auf einem Exemplare der Anmeldung angegeben wird.

b) Unbeschriebenes Papier (leeres Papier, Blankette, Bücher, § 1, b, Z. 1—3) ist, wenn die Anzahl 10 Stücke übersteigt, zur Abstempelung in der Regel unter Anschluss einer Anmeldung beim Amte einzureichen.

Die Anmeldung hat zu enthalten:

1. die Benennuug und die Anzahl des abzustempelnden Papieres (beispielsweise: 100 Rechnungen, 14 Wechsel, 14 Zeugnisse oder bei ganz leerem Papiere nur 14 Papiere);

2. den Betrag des für das einzelne Papier angesprochenen Stempelaufdruckes;

3. den Betrag der entfallenden Stempelgebühr und

4. den Namen des Einreichers.

Die Partei kann auch die Stelle, auf welche das Werthzeichen aufgedruckt werden soll, in der Anmeldung, beziehungsweise durch Anschluss eines Musters bezeichnen. Formularien solcher Anmeldungen sind beim Amte erhältlich.

Die näheren Modalitäten, insbesondere bezüglich der Einzahlung der Abgabenbeträge und Behebung der abgestempelten ausländischen Werthpapiere, beziehungsweise des abgestempelten unbeschriebenen Papieres werden den Parteien bei den zur Vornahme der Abstempelung, beziehungsweise Uebernahme der Werthpapiere berufenen Aemtern mit besonderer Kundmachung bekannt gegeben.

§ 5.

Diese Verordnung tritt mit 1. April 1900 in Wirksamkeit.

Böhm m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 10. Februar 1900,*) betreffend die Abänderung der Benennung der Expositur des königlich ungarischen Hauptzollamtes Budapest am königlich ungarischen Postzustellungsamte.

Nach einer Mittheilung des königlich ungarischen Finanzministeriums wurde die Benennung der Expositur des königlich ungarischen Hauptzollamtes Budapest am königlich ungarischen Postzustellungsamte in „Königlich ungarische Hauptzollamtsexpositur beim königlich ungarischen Postamte Budapest Nr. 70“ abgeändert.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 3. März 1900 ausgegebenen XIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 31.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wenn der Verlosungsplan von Prioritätsobligationen nicht eingehalten wird, so liegt der Fall der Bestellung eines Prioritätencurators vor. Bei der Entscheidung über das Gesuch um Aufstellung eines Curators ist in die Beurtheilung der Frage, ob eine Verletzung der Rechte der Besitzer von Theilschuldverschreibungen stattgefunden habe, nicht einzugehen.

(Entscheidung vom 5. December 1899, Z. 17.456.)

Das k. k. Handelsgericht in Prag hat mit Beschluss vom 30. September 1899, G.-Z. $\frac{\text{Nc. VI. } 74-99}{2}$, das am 25. August 1899 gestellte Ansuchen des Josef K., als Besitzer von 5percentigen Prioritäten der Buschtěhrader Eisenbahn, um Aufstellung eines Curators im Sinne des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, zur Wahrung der Rechte der Besitzer von 5percentigen Prioritäten der Buschtěhrader Eisenbahn der Emissionen 1868, 1871 und 1872, nachdem die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ihre Aeusserung am 18. September 1899 erstattet hat, abgewiesen, und zwar aus folgenden Gründen:

Der Gesuchsteller führte in seinem Gesuche an, dass die Prioritätsobligationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, Emission 1868, 1871 und 1872, im beigedruckten Plane im Absatze 3 die Bestimmung enthalten, dass die Rückzahlung der Anleihe im Wege der Auslosung binnen 50 Jahren, vom Jahre 1872 angefangen bis zum Jahre 1921 (Emission 1872 vom Jahre 1875 bis 1924), nach dem nebenstehend beigedruckten von der k. k. österreichischen Staatsverwaltung genehmigten Tilgungsplane zu erfolgen habe. Im Jahre 1896 sei zur freiwilligen Convertirung der Prioritäten geschritten worden, und nur wenige Prioritäten haben von der freiwilligen Convertirung keinen Gebrauch gemacht. Bei der am 15. Juli 1899 stattgefundenen Verlosung seien die convertirten Prioritäten aus der Verlosungstrommel beseitigt und die im Tilgungsplane bestimmte Anzahl sei nur aus den Nummern der unconvertirt gebliebenen Prioritäten gezogen worden, und es unterliege keinem Zweifel, dass bei diesem Vorgange die Verlosung nicht im Jahre 1921, bezw. 1924, sondern längst vor diesem Termine beendigt sein werde. Die Bestimmung hinsichtlich der Verlosung und Rückzahlung sei nur zu Gunsten des Gläubigers getroffen worden, der Schuldner könne ohne Zustimmung des Gläubigers nicht früher zurückzahlen, und die Gläubiger seien daher durch den neu beobachteten Verlosungsvorgang in ihrem Rechte, die 5percentige Verzinsung durch eine längere Zeit noch beanspruchen zu können, geschädigt worden. Dies sei auch in dem Umstande zum Ausdrucke gekommen, dass der Cours der 5percentigen Prioritätsobligationen von fl. 111·75 auf fl. 105 80 herabgesunken und die Prämie gegen Verlosungsverlust gestiegen ist. Die Rechte der Prioritäre seien daher durch den Verlosungsvorgang gefährdet und der Gesuchsteller als Besitzer von 5percentigen Prioritätsobligationen stellte das Ansuchen, zur Wahrung der Rechte der Besitzer der 5percentigen Prioritäten der Buschtěhrader Eisenbahn der Emissionen 1868, 1871 und 1872 einen Curator nach dem Gesetze vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, zu bestellen. Die Bestimmungen des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, enthalten eine Ausnahme und müssen streng ausgelegt werden. Aus den §§ 1 und 3 dieses Gesetzes geht hervor, dass ein Curator nach § 1 nur für einen bestimmten Fall, zu einem bestimmten Zwecke zu bestellen ist, und dass dem Geiste dieses Gesetzes widersprochen würde, einen Curator im Allgemeinen zu bestellen, dem eine überwachende Thätigkeit zukommen würde. Im § 3, Absatz 2, des bezogenen Gesetzes ist nämlich ausdrücklich angeordnet, dass in dem Ansuchen um Bestellung eines gemeinsamen Curators der Sachverhalt, welcher das Begehren veranlasst, und der Zweck der Curatelbestellung anzugeben ist. Der Gesuchsteller hat in seinem Ansuchen den Sachverhalt und den Anlass wohl angegeben, hat es aber unterlassen, auch den Zweck der Curatelbestellung zu bezeichnen, und es musste daher das gestellte Begehren, einen gemeinsamen Curator für die Besitzer von 5percentigen Prioritätsobligationen der Emissionen 1868, 1871 und 1872 im Allgemeinen zur Wahrung ihrer Rechte zu bestellen, abgewiesen werden. Aber auch der im Ansuchen angeführte Anlass wäre nicht geeignet, die Bestellung des gemeinsamen Curators nach § 1 des Curatorengesetzes zu begründen. Die Ansicht des Gesuchstellers, dass die im § 3 des beigedruckten Planes enthaltene Bestimmung, dass die Rückzahlung der Anleihe im Wege der Verlosung binnen 50 Jahren zu erfolgen habe, zu Gunsten des Gläubigers aufgenommen wurde, findet in dem Texte der Prioritätsobligationen und des Planes keine Begründung. Im Gegentheile muss man, wenn man die zur Zeit der Emission bestandenen Verhältnisse, namentlich den üblichen Zinsfuss von damals berücksichtigt, zu der Ueberzeugung gelangen, dass die Bestimmung über die Rückzahlung zu Gunsten der Schuldnerin aufgenommen wurde, um die Anleihe dem Gläubiger nicht früher rückzahlen zu müssen. Aus dem Texte der Prioritätsobligationen und des beigedruckten Planes lässt sich keineswegs schliessen, dass die Schuldnerin nicht berechtigt sein sollte, die Anleihe früher zurückzuzahlen, oder dass dem Gläubiger das Recht zustehen soll, die früher angebotene Rückzahlung zurückzuweisen. Sollte durch den Darlehensvertrag ein solches Recht dem Gläubiger eingeräumt werden, so müsste dies auf irgend eine Weise in dem Texte der Prioritätsobligationen oder des beigedruckten Planes ausdrücklich angeführt werden. Dies wäre z. B. der Fall gewesen, wenn der dritte Absatz des Planes

lauten würde: „Die Rückzahlung der Anleihe erfolgt nur im Wege der Auslosung binnen 50 Jahren." Den Umstand, dass der Cours der Prioritätsobligationen gesunken ist oder dass die Versicherungsprämie gegen Verlosungsverlust gestiegen ist, hat die Schuldnerin nicht zu verantworten, weil sie in dieser Beziehung eine Verpflichtung nicht übernommen hat. Daraus folgt, dass durch den neu beobachteten Verlosungsvorgang die verbrieften Rechte der Prioritäre nicht gefährdet sind, und es ist daher die im § 1 des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, bezeichnete Voraussetzung für die Curatelbestellung nicht vorhanden.

Dem Recurse des Josef K. hat das k. k. Oberlandesgericht in Prag mit Beschluss vom 2. November 1899, G.-Z. $\frac{\text{R. IV. 227—99}}{\text{4 und 6}}$, keine Folge gegeben und den angefochtenen Beschluss des Gerichtshofes erster Instanz bestätigt.

Begründung: Nach Inhalt des Recurses strebt Recurrent die Bestellung eines gemeinsamen Curators zu dem Zwecke an, damit der Curator gegen den von der Verwaltung der genannten Eisenbahn seit Juli 1899 eingeschlagenen Vorgang der verstärkten Verlosung der noch im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen aus den Emissionen vom Jahre 1868, 1871 und 1872 einschreite und mit allen gesetzlichen Mitteln auf dessen Abstellung dringe. Zu diesem Zwecke kann im gegebenen Falle die Bestellung des Curators nicht verfügt werden. Nach der Vorschrift des § 1 des Gesetzes vom 24. April 1874 ist ein gemeinsamer Curator in allen Fällen zu bestellen, in welchem es sich ergibt, dass die Rechte der Besitzer der in Betracht kommenden Schuldverschreibungen wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet würden, und nach § 3 des bezogenen Gesetzes kann die Bestellung eines gemeinsamen Curators zur Sicherung der gefährdeten Rechte der Besitzer von Theilschuldverschreibungen jeder Betheiligte begehren, welche gesetzliche Bestimmung daher eine Gefährdung der Gläubiger nothwendig voraussetzt. Es ergibt sich hienach von selbst, dass das Gericht bei Entscheidung der Frage, ob dem Antrage auf Bestellung eines gemeinsamen Curators stattzugeben sei oder nicht, vor Allem zu prüfen hat, ob die gesetzlichen Voraussetzungen zur Bestellung eines solchen Curators nach dem vorcitirten Gesetze vorhanden seien, also in erster Reihe, ob es sich um eine Angelegenheit handelt, welche gemeinsame Rechte der Besitzer der betreffenden Obligationen betrifft, daher nach § 9 desselben Gesetzes die einzelnen Besitzer ihre Rechte nicht selbstständig geltend machen können, und ob im gegebenen Falle überhaupt eine Gefährdung der Rechte der Prioritätenbesitzer vorliege oder doch zu besorgen sei. Denn ist nach Lage des concreten Falles eine Gefährdung der Rechte der Besitzer der Obligationen von vorneherein ausgeschlossen, was doch schon aus dem Anlasse und dem Zwecke der angestrebten Curatelbestellung zu erkennen ist, so fehlt es an jedem haltbaren Grunde zur Bestellung einer Curatel, zumal nicht abzusehen ist, welchen anderen Zweck die Aufstellung eines gemeinsamen Curators in einem solchen Falle haben sollte, als damit der Curator sofort wieder enthoben werde und dem Antragsteller oder der Eisenbahn überflüssige Kosten verursacht werden. Es kann daher der in dem Recurse zum Ausdruck gebrachten Anschauung, dass sich das Gericht bei Erledigung des Antrages auf Bestellung eines gemeinsamen Curators in eine Prüfung der Frage, ob der Antrag begründet sei oder nicht, gar nicht einzulassen, sondern lediglich in Erwägung zu ziehen habe, ob es sich um einen Fall handelt, in welchem die selbstständige Geltendmachung der Rechte seitens der einzelnen Besitzer der Obligationen ausgeschlossen ist, im zutreffenden Falle aber ohneweiters mit der Bestellung des Curators vorzugehen sei, keineswegs beigepflichtet werden, insbesondere wenn erwogen wird, dass nach der Vorschrift des § 3 des vorcitirten Gesetzes das Gericht die Bestellung des Curators nur in dem Falle zu verfügen hat, wenn es das Begehren begründet findet, wonach dem Gerichte die Prüfung der Frage der Zulässigkeit der Curatelbestellung, sohin die Prüfung des Vorhandenseins der oberwähnten gesetzlichen Voraussetzungen der Curatelbestellung ausdrücklich zur Pflicht gemacht ist. In dem zur Entscheidung vorliegenden Falle erachtet sich der Recurrent als Besitzer von derzeit noch im Umlaufe befindlichen 5percentigen Prioritätsobligationen der Buschtěhrader Eisenbahn in seinen Rechten deshalb gefährdet, weil die Eisenbahnverwaltung in Hinkunft bei den stattfindenden Verlosungen die convertirten Prioritätsobligationen nicht berücksichtigen, vielmehr die Verlosung nur aus der Zahl der noch im Umlaufe befindlichen nichtconvertirten Prioritätsobligationen vornehmen will und im Juli 1899 auch bereits die Verlosung nach diesem Modus vorgenommen hat. Zweifellos handelt es sich um eine Frage, in welcher die selbstständige Geltendmachung der Rechte der einzelnen Prioritätsbesitzer ausgeschlossen ist. Andererseits aber vermag auch das k. k. Oberlandesgericht in diesem Vorgange eine Gefährdung der Rechte der Besitzer der zu verlosenden Obligationen in keinem Falle zu erblicken. Es kann zwar nicht bestritten werden, dass bei Ausscheidung der convertirten Obligationen die Verlosung der nichtconvertirten Obligationen in einem früheren Zeitpunkte vollendet sein wird, als dies der Fall wäre, wenn die Verlosung aus der Gesammtzahl der convertirten und nichtconvertirten Obligationen vorgenommen würde. Laut des auf den Obligationen vorgedruckten Tilgungsplanes hatte die Rückzahlung der emittirten Obligationen im Wege der Auslosung binnen 50 Jahren vom Jahre 1872, respective 1875, angefangen zu erfolgen. Aus dem Antrage auf Bestellung der Curatel ergibt sich aber, dass im Jahre 1896 eine freiwillige Convertirung der in Betracht kommenden Prioritätsobligationen aus den Emissionen vom Jahre 1868, 1871 und 1872 stattgefunden hat, und dass hiebei nur ein sehr geringer Bruchtheil der Prioritäten der freiwilligen Conversion nicht unterzogen wurde, so dass derzeit nur mehr ein verhältnissmässig sehr geringer Theil der Obligationen (circa eine Million) im Umlaufe sich befindet. Durch die auf solche Weise bewirkte Reduction der im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen auf ein Minimum musste aber consequent der ursprüngliche Tilgungsplan alterirt werden, weil die convertirten Obligationen aus dem Verkehre gezogen sind und es daher selbstverständlich ist, dass dieselben nicht mehr verlost werden können. Hienach kann in der Aenderung des bisherigen Verlosungsmodus ein vertragswidriger Vorgang von Seiten der Eisenbahn nicht erblickt werden, zumal diese Art der Verlosung nur eine nothwendige Consequenz der durchgeführten Conversion und der durch die Gläubiger selbst bewirkten Reduction der zu verlosenden Prioritätsobligationen ist. Insolange daher die Eisenbahn alljährlich die im Tilgungsplane bestimmte Anzahl der noch im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen verlost und über diese Grenze nicht hinausgeht, kann von einer Gefährdung der Rechte der

Besitzer der noch vorhandenen Obligationen keine Rede sein. Bei diesem Sachverhalte wurde dem Antrage auf Curatelbestellung seitens des Gerichtshofes erster Instanz mit Recht keine Folge gegeben und war hienach der angefochtene Beschluss zu bestätigen.

Dem ausserordentlichen Revisionsrecurse des Josef K. hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 5. December 1899, Z. 17.456, stattgegeben, die angefochtenen Beschlüsse abgeändert und erkannt, dass über das Gesuch des Josef K. aus dem Anlasse, dass der Verwaltungsrath der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn im Jahre 1899 die Verlosung der tilgungsplanmässigen Anzahl der 5percentigen Prioritätsobligationen der Emissionen vom Jahre 1868, 1871 und 1872 nur auf die noch im Umlaufe befindlichen, durch freiwillige Convertirung im Jahre 1896 nicht eingelösten 5percentigen Prioritätsobligationen einschränkte, behufs Austragung der Frage, ob dieser Vorgang mit dem genehmigten Tilgungsplane vereinbarlich ist, zur Wahrung der Rechte der Besitzer dieser 5percentigen Prioritäten ein gemeinsamer Curator im Sinne des Gesetzes vom 24. Juni 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, zu bestellen ist. Zugleich wurde dem k. k. Handelsgerichte in Prag die weitere gesetzliche Amtshandlung aufgetragen.

Gründe: Die im Jahre 1868, 1871 und 1872 emittirten Prioritätsobligationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn enthalten laut des jeder dieser Obligationen beigedruckten Planes im Absatze 3 die Bestimmung: „Die Rückzahlung der Anleihe erfolgt im Wege der Auslosung binnen 50 Jahren vom Jahre 1872, respective 1875, angefangen bis zum Jahre 1921, respective 1925, nach dem nebenstehenden beigedruckten, von der k. k. österreichischen Staatsverwaltung genehmigten Tilgungsplane.“ Diese dem genehmigten Tilgungsplane entsprechende Rückzahlungsart bildet ein gemeinsames Recht aller Besitzer dieser 5percentigen Prioritätsobligationen im Sinne des Gesetzes vom 24. Juni 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, und es können daher die einzelnen Besitzer ihre Rechte selbstständig nicht geltend machen. Josef K. als Besitzer von derlei Prioritäten ist nach § 3 dieses Gesetzes zum Einschreiten um Bestellung eines gemeinsamen Curators für die Prioritätsbesitzer legitimirt. Es fragt sich nun, ob der Fall der Bestellung eines gemeinsamen Curators gemäss § 1 des Gesetzes vorliege. Diese Frage ist zu bejahen. Nicht darum kann es sich hier handeln, ob der Verwaltungsrath der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn berechtigt war, die Auslosung der rückzuzahlenden 5percentigen Prioritäten auf die noch im Umlaufe befindlichen, der freiwilligen Conversion nicht unterzogenen Prioritätsobligationen einzuschränken, sondern ob wegen Mangels einer gemeinsamen Vertretung die Rechte der Besitzer dieser 5percentigen Prioritätsobligationen auf planmässige Rückzahlung gefährdet würden. Durch den staatlich genehmigten Tilgungsplan wurde der Rückzahlungsmodus auf die Zeit von 50 Jahren bestimmt. Hiedurch sind Rechte und Pflichten nicht nur für die Besitzer der Prioritätsobligationen, sondern auch für die Verpflichtete, die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahnunternehmung, begründet worden. Die Abweichung der Eisenbahnverwaltung im Jahre 1899 von diesem genehmigten, bisher auch stets eingehaltenen Verlosungsplane, von welchem nur auf Grund der curatelbehördlichen Genehmigung des k. k. Handelsgerichtes in Prag vom 3. Juli 1877, Z. 67.719, zeitlich abgewichen worden ist, erfordert eine gemeinsame Austragung dieser Frage zwischen dem Verpflichteten und den Prioritätsbesitzern. Da die einzelnen Prioritätsbesitzer ihre aus dem genehmigten Tilgungsplane in Betreff des Auslosungsmodus resultirenden Rechte selbstständig (§ 9 des bezogenen Gesetzes) nicht geltend machen können, diese Rechte wegen Mangels einer gemeinsamen Vertretung überhaupt nicht zur Geltung gebracht werden können, so könnte jedenfalls eine Gefährdung dieser Rechte eintreten. Es ist daher vorliegend der Fall der Bestellung eines gemeinsamen Curators gemäss § 1 des bezogenen Gesetzes gegeben. Nachdem beide Untergerichte entgegen dieser Gesetzesvorschrift die Bestellung eines gemeinsamen Curators für die Besitzer der 5percentigen Prioritätsobligationen abgelehnt und sich schon in die Lösung der Frage eingelassen haben, ob der im Jahre 1899 eingehaltene Auslosungsmodus mit einer Beeinträchtigung der Rechte der Prioritäre verbunden ist, wurde nach Zulass des § 16 des kaiserlichen Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, unter Abänderung dieser Beschlüsse dem Begehren des Recurrenten auf Bestellung dieses Curators stattgegeben und der ersten Instanz die gesetzliche Durchführung dieses Beschlusses verordnet.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Berichtigung.

Im Extracte der in Nr. 24 des Verordnungs-Blattes vom 1. März auf Seite 738 gebrachten Entscheidung ist unliebsamer Weise ein Druckfehler dahin unterlaufen, dass jene Erlässe, welche lediglich die Wiederholung einer früheren Entscheidung oder Verfügung enthalten oder deren Durchführung urgiren, im besagten Extracte als ungeeignet bezeichnet werden, vor dem Verwaltungsgerichtshofe in Betracht gezogen zu werden, während es nach dem Inhalte der Entscheidung selbstverständlich heissen muss: in Beschwerde.

Das Eisenbahnnetz Europas im Jahre 1898.

Am 31. December 1898 standen in Europa insgesammt 269.743 Kilometer Eisenbahnen, gegenüber 263.204 Kilometer im Jahre 1897, im Betriebe. Die Zunahme betrug somit im Jahre 1898 6539 Kilometer. Die erste Stelle unter den Grossstaaten nimmt das Deutsche Reich mit 49.560 Kilometer ein; diesem zunächst steht Russland mit 42.535 Kilometer; an dritter Stelle Frankreich mit 41.703 Kilometer; an vierter Stelle Oesterreich-Ungarn mit 36.113 Kilometer und an fünfter Stelle Grossbritannien und Irland mit 34.668 Kilometer.

Den bedeutendsten Fortschritt machte Russland durch Eröffnung von 2273 Kilometer neuer Linien, ausschliesslich auf europäischem Gebiete; diesem zunächst Oesterreich-Ungarn mit 1445 Kilometer, während an dritter Stelle die Zunahme in Frankreich sich auf 360 Kilometer beschränkte.

Die grösste Anzahl von Bahnkilometern per Quadrat-Myriameter besass Belgien mit 20·6 im Betriebe stehenden Kilometer Eisenbahnen; diesem folgt Sachsen mit 18·6; das Grossherzogthum Baden mit 12·5; Elsass-Lothringen mit 12·2; Grossbritannien und Irland mit

10·9 und diesem zunächst Malta, Jersey und Man mit 10·0 Kilometer.

Im Verhältnisse zur Bevölkerungszahl (per je 10.000 Köpfe berechnet) nimmt die Schweiz den ersten Rang mit 12 2 Kilometer ein; dieser folgt Dänemark mit 11·3, Frankreich mit 10·9, das Deutsche Reich mit 9·5, Norwegen mit 9·3, Belgien mit 9·2, England mit 8·6 und Oesterreich-Ungarn mit 7·8 Kilometer per je 10.000 Einwohner.

Nachstehende Tabelle bietet den Vergleich zwischen dem Stande der analogen Verhältnisse der einzelnen Staaten Europas am 31. December 1898.

Name der Staaten	Längen der im Betriebe stehenden Eisenbahnen		Zunahme im Jahre 1898	Durchschnittliche Länge Ende 1898 per	
	31. December 1897 Kilometer	31. December 1898 Kilometer		Quadrat-Myria-meter	10.000 Ein-wohner
Elsass-Lothringen	1.735	1.711	36	12·2	10·8
Baden	1.861	1.800	29	12·5	10·9
Bayern	6 283	6.520	237	8·6	11·2
Preussen	28.498	29.559	1.061	8·5	9·2
Sachsen	2.762	2.785	33	18·6	7·4
Württemberg	1.162	1.662	—	8·3	7·8
Uebriges Deutschland	5.359	5.403	48	10·4	10·0
Deutsches Reich	48.116	49·560	1.444	9·2	9·5
Oesterreich-Ungarn	33.668	36.113	1.454	5·2	7·8
Belgien	5.904	6.089	185	20·6	9·2
Dänemark	2.543	2.605	62	6·8	11·3
Spanien	12.916	13.048	132	2 5	7·1
Frankreich	41.343	41.703	360	7·9	10·9
Grossbritannien und Irland	34 485	34.668	183	10·9	8·6
Griechenland	952	952	—	1·4	3·8
Italien	15.643	15.715	72	5·5	5·0
Niederlande und Luxemburg	3.129	3164	35	8·8	6·1
Portugal	2.362	2.362	—	2·5	4·6
Rumänien	2.880	3.051	171	1·9	5·1
Russland und Finland	40.262	42.535	2.273	0·8	4·0
Serbien	570	570	—	1·2	2·5
Schweden	10.169	10.240	71	2·3	2·0
Norwegen	1.952	1.981	29	0·6	9·3
Schweiz	3.646	3.708	62	8·9	12·2
Türkei, Bulgarien und Rumelien	2.554	2.569	15	0·9	2 7
Malta, Jersey und Man	110	110	—	10·0	3·4
Totalsumme und Durchschnitt	263.204	269·743	6.539	2·7	7·1

Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1898.

Dem vor Kurzem erschienenen officiellen statistischen Berichte über die Betriebsverhältnisse und Ergebnisse der russischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Transkaspischen Eisenbahnen und des finländischen Netzes) zufolge wurden im Jahre 1898 68,882.345 zahlende Passagiere und 3.115,000.000 Pud (ein Pud = 16·320 kg) an zahlender Fracht befördert.

Mit Ende 1898 betrug der Stand der ausschliesslich für den Personenverkehr bestimmten Fahrbetriebsmittel 2361 Locomotiven, 10.683 Personenwagen, 1098 Gepäckswagen, 369 Postambulanzwagen. Gegenüber dem Vorjahre wurde dieser Fahrpark um 435 Locomotiven und 3454 Wagen für Personenzüge (mit Inbegriff von Gepäckswägen und Postambulanzen) vermehrt. Im Frachtendienste verkehrten in der gleichen Periode 7671 Locomotiven und 209.173 Güterwagen diverser Typen, bei einer Vermehrung um 679 Locomotiven und 18.528 Güterwagen gegenüber dem Stande des Vorjahres. An der Gesammtziffer der 3.115,000.000 Pud betragenden Güterbewegung participirte der Cerealienverkehr nach dem Auslande allein mit rund 691,000.000 Pud. Von diesem Quantum wurden rund 418,000.000 Pud zur Verladung nach Seehäfen, rund 16,000.000 Pud an die Grenze des Deutschen Reiches und rund 28,000.000 Pud an jene Oesterreich-Ungarns verfrachtet. Dem Vorjahre 1897 gegenüber nahm der Gesammtwaarenverkehr um 16 Percent, jener der Cerealien um 15 Percent zu. Im Anfange des Monates November 1898, d. i. mit Beginn der Getreidecampagne, litt der Cerealientransport an schwer fühlbarem Wagenmangel und konnte ein unverladen verbliebener Rest von ca. 26.000 Wagenladungen erst anfangs 1899 flott gemacht werden.

Die Gesammtlänge des eingangs erwähnten Eisenbahnnetzes betrug am 1. Jänner 1899 (a. St.) 25.201 Werst (ein Werst 1066 m), gegenüber 23.905 Werst am 1. Jänner 1898. Die Einnahmen des Gesammtnetzes betrugen im Laufe der letzten drei Jahre in Millionen Rubel:

	1898	1897	1896
Gesammteinnahmen	324	312	290
Gesammtausgaben	191	184	166
Der Reingewinn	133	128	124

Nach Werst-Rubel berechnet, betrugen per Werst-Rubel:

	1898	1897	1896
Einnahmen	2·07	2·16	2·18
Ausgaben	1·22	1·27	1·25
Reingewinn . .	0·85	0 89	0·93

Die Abnahme der Einnahme im Betriebsjahre 1898 ist auf die Verwohlfeilung der Personentarife und die Erstellung scalamässig abnehmender Frachtsätze für schwerwiegende Güter im Allgemeinen und Expeditionen auf grosse Entfernungen zurückzuführen. Der Betriebscoëfficient stellt sich im Jahre 1898 auf 55·88, 1897 auf 58·93 und 1896 auf nur 57·41. Wäre im Interesse der präcisen Darstellung der Ertragsfähigkeit des cis- und transeuropäischen Gesammteisenbahnnetzes nicht auch das nach dem Betriebe der Mittel- und Ostsibirischen Eisenbahnen resultirende Deficit der Jahre 1897 und 1898 in den Coëfficienten dieser beiden Jahre einbezogen worden, würde sich der diesen beiden Jahren entsprechende Coëfficient für 1897 auf 57·75 und für 1898 auf 57·12 gegenüber jenem des Jahres 1896 mit 57·41 stellen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. März brachten der Abgeordnete Grössl und Genossen einen Antrag, betreffend die Herabsetzung der Frachtsätze für den Bezug von Kalk, und der Abgeordnete Erb und Genossen einen Antrag, betreffend die Abänderung der Betriebsverhältnisse auf den Bahnhöfen in Weyer an der Enns und Kleinreifling, sowie der dortigen Zugsverbindungen ein.

Ferner brachten in der Sitzung vom 7. März der Abgeordnete Taniaczkiewicz und Genossen einen Antrag, betreffend die Umwandlung der ermässigten Jahreskarten für Reichsratbsabgeordnete an den einzelnen Bahnstrecken auf eine einzige Jahresfahrkarte zur Benützung aller Bahnen, also auch Localbahnen, in Oesterreich ein.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Schleppgeleiseanlage von der Station Eisenkappel der projectirten Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel zur gräfl. Thurn'schen Säge in Ebriach. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begebung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. Februar die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, hinsichtlich des vom Executivcomité für den Bau der Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel vorgelegten Detailprojectes für eine Schleppgeleiseanlage von der Station Eisenkappel der projectirten Localbahn zur gräfl. Thurn'schen Säge in Ebriach die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 7722.]

Projectirte Localbahn Aussig-Arbesau. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Oskar Baron Lazarini, k. k. Baurath in Graz, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von einem nächst der Haltestelle Aussig der Linie Schreckenstein—Aussig der Oesterr. Nordwestbahn gelegenen Punkte über Karbitz nach Arbesau nebst Schleppbahnen zur Glashütte in Aussig und zur Schmelzhütte in Kulm die bereits auf den 27. Jänner angeordnete und wegen ungünstiger Witterung verschobene Trassenrevision neuerdings auf den 4. April anberaumt. [E.-M.-Z. 10.789.]

Elektrische Kleinbahnen in Laibach. (Linie Rathhausplatz — Florianigasse: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begebung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat hinsichtlich des von der Actiengesellschaft Siemens & Halske in Wien vorgelegten Detailprojectes der Linie „Rathhausplatz—Florianigasse" der elektrischen Kleinbahnen in Laibach die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung auf den 16. März anberaumt. [E.-M.-Z. 11.409.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate September 1899.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate September 1899 ergibt für 68 Bahnen, die schon im September 1898 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 42.629·42 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im September 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	43,956.532	+ 1,290.213	1.053	+ 11	+ 1·06
aus dem Güterverkehre . . .	97,620.487	+ 5,586.762	2.297	+ 88	+ 3·98
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende September 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	233,127.905	+ 11,855.221	6.565	+ 185	+ 2·90
aus dem Güterverkehre . . .	470,753.322	+ 26,200.133	13.019	+ 447	+ 3·56
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende September 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	58,204.549	+ 3,135.191	9.505	+ 383	+ 4·20
aus dem Güterverkehre . . .	102,927.923	+ 1,822.368	16.538	— 15	— 0·09

— (Betriebsergebnisse der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate September 1899.) Im Monate September 1899 ist auf den vereinigten Preussischen und Hessischen Staatsbahnen eine Einnahme von Mk. 116,105.000 und gegen den September 1898 eine Mehreinnahme von Mk. 6,715.000 erzielt worden. Von dieser Mehreinnahme entfallen Mk. 916.000 auf den Personen- und Gepäcksverkehr, Mk. 5,007.000 auf den Güterverkehr und Mk. 792.000 auf sonstige Quellen. Die Gesammteinnahme seit dem 1. April 1899 stellt sich auf Mk. 672,204.000 und ist um Mk. 37,365.000 höher als im Vorjahre; der Personenverkehr ergab eine Mehreinnahme von Mk. 10,562.000, der Güterverkehr eine solche von Mk. 23,786.000 und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 3,017.000 mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Deutsches Reich. (Pferdecoursbuch.) Die Eisenbahn-Abtheilung des preussischen Grossen Generalstabes hat Vereinbarungen zwischen den Militär-Eisenbahnbehörden und den Eisenbahn-Verwaltungen für den Transport einzelner Pferde (bis zu 18 Stück) herbeigeführt, als deren Ergebniss ein Pferdecoursbuch für den Winterfahrplan 1899/1900 erschienen ist. Aus ihm können Militärbehörden und Officiere, die Pferde mit der Eisenbahn zu befördern haben, ersehen: a) wann und mit welchem Zuge die Pferde am zweckmässigsten von der Einladestation abzubefördern sind, um sie auf dem kürzesten und billigsten Fahrwege der Zielstation zuzuführen, b) an welchen Stationen Zeit zum Tränken, zur Verpflegung des Pferdewärters u. s. w. vorhanden ist, und c) wann die Pferde an der Ausladestation in Empfang genommen werden können.

In dem Coursbuche sind nachstehende Zugsverbindungen festgelegt: a) zwischen den Sitzen sämmtlicher preussischer

Generalcommandos und von diesen nach Jüterbog und umgekehrt; b) zwischen den Sitzen der kgl. Sächsischen Generalcommandos und von diesen nach Berlin, Metz, Strassburg, Jüterbog, Hannover und umgekehrt; c) zwischen dem Sitze des Generalcommandos des XIII. (württembergischen) Armeecorps und sämmtlichen preussischen Generalcommandos, sowie Jüterbog und umgekehrt; d) zwischen den Sitzen der bayerischen Generalcommandos, sowie von diesen nach Berlin, Metz, Jüterbog, Hannover und umgekehrt. Sämmtliche an diesen Zugsverbindungen liegenden Garnisonorte sind in den Fahrplänen angegeben und durch gesperrten Druck hervorgehoben. Auch für Garnisonen, die seitwärts der hier angegebenen Fahrwege liegen, ist das Coursbuch benützbar, indem bei der Abfahrtstation die Heranführung an eine der festgelegten Zugsverbindungen erfragt werden kann, ebenso wie bei einer abseits gelegenen Ankunftsstation die Ablenkung nach dieser. Diejenigen Personenzüge, für deren Benützung von den Bahnverwaltungen ein Zuschlag von 50 pCt. erhoben wird, sind besonders kenntlich gemacht.

— (Eisenbahnbau Schleusingen-Ilmenau.) Der zwischen Preussen und Weimar abgeschlossene Staatsvertrag, betreffend den Eisenbahnbau Schleusingen - Ilmenau, ist am 21. October veröffentlicht worden. Danach übernimmt Preussen den Bau und Betrieb; Weimar trägt Mk. 150.000, Gotha Mk. 50.000 bei.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Wiedereröffnung dreier Wasserumschlagstellen.) Die königl. Eisenbahn-Direction Breslau verlautbart, dass die Wasserumschlagstellen in Maltsch Oderhafen, Breslau Oderhafen und Pöpelwitz am 1. März eröffnet wurden.

— (Directionsbezirk Essen: Eröffnung der Haltestelle Wengern für den Thierverkehr.) Die königl. Eisenbahn - Direction Essen verlautbart, dass die Haltestelle Wengern am 1. März für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet wurde. (Vergl. Verordnungs-Blatt vom 15. August 1899, Seite 1772.)

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate September 1899.) Im Monate September 1899 sind bei einer Betriebslänge vom 5610 km (September 1898 5391 km) 2,817.313 Personen und 1,448.217 t Güter befördert worden. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 4,381.186, aus dem Güterverkehre Mk. 8,339.538, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 300.174 und aus dem Thiertransport Mk. 270.970, zusammen Mk. 13,291.868. Gegenüber Mk. 13,395.058 im gleichen Monate des Vorjahres ergibt sich ein Ausfall von Mk. 103.190, welcher auf die Betriebsstörungen infolge des Hochwassers zurückzuführen ist. Die Jahreseinnahme vom 1. Juni bis 30. September 1899 beziffert sich auf Mark 108.647.981 (mehr gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres um Mk. 3,872.797).

— (Behandlung der Gütersendungen bei Betriebsstörungen.) Aus Anlass der durch die letzten grossen Ueberschwemmungen verursachten vielfachen Betriebsstörungen im Güterverkehre hat die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen ihren sämmtlichen Güterabfertigungsstellen diejenigen Bestimmungen zur Beachtung in Erinnerung gebracht, welche sich auf die Behandlung von Sendungen beziehen, die infolge von Linienunterbrechungen ihrem Bestimmungsorte auf dem gewöhnlichen Beförderungswege nicht zugeführt werden können. Dieselben lauten nach der „Z. d. V. D. E.-V.“:

1. Sendungen nach solchen Stationen, die innerhalb einer für den Güterverkehr als gesperrt gemeldeten Strecke liegen und die auch auf einem Hilfswege nicht erreicht werden können, sind, wenn sie bei Eintritt der Betriebsstörung bereits zur Beförderung angenommen und sich bereits unterwegs befinden, den Absendern sofort zur Verfügung zu stellen, dagegen dürfen neue Sendungen nach solchen, vom Güterverkehre abgeschlossenen Stationen vor Behebung der Betriebshindernisse nicht mehr angenommen werden.

2. Sendungen nach solchen Stationen, die infolge der Betriebsstörungen nicht mehr auf dem regelmässigen Beförderungswege, sondern nur noch über einen Hilfsweg erreicht werden können, sind

a) im inneren Verkehre der Bayerischen Staatseisenbahnen und im directen Verkehre mit deutschen Bahnen, wenn sie bei Eintritt der Betriebsstörung bereits angenommen und sich unterwegs befinden, der Bestimmungsstation auf dem nächsten geeigneten Hilfswege unter Aufrechthaltung der sich für den regelmässigen Beförderungsweg berechnenden Fracht und unter Beibehaltung der ursprünglichen Kartirung zuzuleiten;

b) im directen Verkehre mit ausserdeutschen Bahnen sind Sendungen dieser Art, soweit sie sich bei Eintritt der Betriebsstörung bereits unterwegs befinden, nach Ziffer 6 des Anhanges VI des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement zu behandeln, während die nach Eintritt der Betriebsstörung erst zur Aufgabe gelangenden Sendungen,

α) wenn in den Leitungsvorschriften ausser dem unterbrochenen Wege noch ein anderer transportberechtigter Weg vorgesehen ist, über diesen Weg als Hilfsweg zu den directen Sätzen zu kartiren und

β) wenn dieser Fall nicht zutrifft, über den nächsten geeigneten Hilfsweg unter gebrochener Kartirung und Frachtberechnung zu leiten sind.

Württemberg. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate September 1899.) Im Monate September 1899 wurden bei einer Bahnlänge von 1760·01 (1753·88) km 3,133.565 Personen und 720.809 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,826.100 (1,711.046), aus dem Güterverkehre Mk. 2,847.000 (2,900.807), aus sonstigen Quellen Mk. 306.000 (329.300), zusammen Mk. 4,979.100 (4,941.153). Vom 1. April bis letzten September 1899 beträgt die Einnahme Mk 28,017.500, somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 26,779.980 mehr Mk. 1,237.520.

Sachsen. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate September 1899.) Die Staatseisenbahnen haben nach vorläufiger Festsetzung im Monate September 1899 vereinnahmt: Mk. 3,460.861 im Personenverkehre (+ Mk. 78.565 gegen den gleichen Monat im Vorjahre), Mk. 6,851.211 (— 60.754) im Güterverkehre, Mk. 1,186.284 (+ 6012) aus sonstigen Quellen, Mk. 11,498.356 (+ 23.823) im Ganzen. In den neun Monaten vom 1. Jänner bis 30. September 1899 betrug die Einnahme Mk. 30,414.726 im Personenverkehre (+ Mk. 1,405.160 gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), Mk. 55,831.140 (+ 907.958) im Güterverkehre, Mk. 10,758.595 (+ 420.467) aus sonstigen Quellen, Mk. 97,004.461 (+ 2,733.585) im Ganzen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Beim k. k. Landesgerichte Innsbruck als Handelssenat wurde am 23. Februar im Register für Gesellschaftsfirmen die Firma:

„Zillerthalbahn“

mit dem Sitze in Zell am Ziller eingetragen.

Die Gesellschaft ist eine Actiengesellschaft.

Das Unternehmen beruht auf dem Gesellschaftsvertrage vom 26. December 1899 und der Genehmigungsurkunde der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 22. December 1899, Nr. 48.781.

Gegenstand derselben ist der Bau und Betrieb der im § 1 der Statuten bezeichneten schmalspurigen Localbahn durch das Zillerthal von Jenbach über Strass, Schlitters, Fügen, Uderns, Kaltenbach, Aschau und Zell nach Maierhofen.

Der Bau und Betrieb von anderen an die gesellschaftlichen Linien anschliessenden Bahnen niederer Ordnung, für welche in der Folge von der Gesellschaft die Concession erworben wird, sowie von Flügel- und Schleppbahnen zu einzelnen industriellen und landwirthschaftlichen Etablissements, deren Errichtung von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt wird.

Die Erwerbung oder Herstellung und der Betrieb von Hotels im Zillerthale und seiner Umgebung, sowie von Communicationsmitteln verschiedener Art, welche zur Erleichterung des Verkehres auf den von der Gesellschaft betriebenen Bahnen dienen — vorbehaltlich der Erwerbung der hiezu erforderlichen Berechtigungen und Concessionen.

Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die ihr gehörigen Bahnlinien, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Concession oder durch Einlösung der der Gesellschaft gehörigen Bahnlinien seitens des Staates oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung keine frühere Auflösung erfolgen sollte.

Mitglieder des Verwaltuugsrathes sind:

Caspar Schneider, Landtagsabgeordneter und Brauereibesitzer in Zell a. Z.;

Dr. Raimund Rainer, praktischer Arzt in Fügen;

Franz Prantl, Hotelbesitzer in Jenbach;

Dr. Ludwig Rainer, Advocat in Fügen;

Johann Standl, Gutsbesitzer und Gemeindevorsteher in Kaltenbach;

Josef Zisterer, Gutsbesitzer und Gemeindevorsteher in Jenbach.

Diese gewählt in der Generalversammlung vom 26. December 1899, und

Dr. Carl Pusch, Landesausschussbeisitzer in Innsbruck, ernannt von Seiten des Tiroler Landesausschusses mit Decret vom 29. December 1899, Nr. 25.035.

Der k. k. Staatsverwaltung steht das Recht zu, ein weiteres Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen.

Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter das vorgedruckte oder von wem immer geschriebene Wort „Zillerthalbahn" entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied desselben und ein mit der Procuraführung betrauter Gesellschaftsbeamter, letzterer jedoch mit dem Zusatze „per procura" oder „p. p." eigenhändig ihre Namen beisetzen.

Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von K 2,200.000 der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgesetzten Währung in auf den Inhaber lautenden Actien festgesetzt und besteht aus:

400 Prioritätsactien à K 2000 = K 800.000;
500 „ „ K 400 = K 200.000;
500 „ „ K 200 = K 100.000;

ferner aus:

400 Stammactien à K 2000 = K 800.000;
500 „ „ K 400 = K 200.000;
500 „ „ K 200 = K 100.000.

Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Vorsitzenden des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in die „Wiener Zeitung", in die amtliche Zeitung von Innsbruck „Bote für Tirol und Vorarlberg" und von Schwaz „Bezirksanzeiger".

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 9·48 km lange Strecke Fentsch—Aumetz der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche am 1. November 1899 dem öffentlichen Verkehre übergehen wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die am 2. October 1899 nebst der Flügelbahn Sülelmed—Szilágy-Czek (19·93 km) dem öffentlichen Verkehre übergehene Localbahn Zsibó-Nagybánya (58·48 km) — im Betriebe der Szamosthalbahn — den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Zusammenstellung der für die Beförderung von Sonderzügen u. s. w. über Verbindungsbahnen zu erhebenden Gebühren.) Diese Zusammenstellung (VIII. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement, S. 27) ist unter laufender Nr. 2, Spalte 3 — nach Mittheilung der General-Direction der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen — wie folgt zu ändern:

„Zwischen deutschen Stationen einerseits und Basel Centralbahnhof andererseits (über die Verbindungsbahn) kann directe Abfertigung von Sonderzügen nach den deutschen Tarifbestimmungen auf Grund der Entfernungen der directen Personen- und Gepäckstarife stattfinden. Eine besondere Ueberfuhrsgebühr wird nicht erhoben, da die Länge der Verbindungsbahn in den in Betracht kommenden Tarifkilometern enthalten ist. (Die Tariflänge der Verbindungsbahn beträgt 10 km.)"

— (Neue Geschäftsordnung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres.) Diese Geschäftsordnung ist erschienen und an die Mitglieder des Ausschusses, die Belgische und Dänische Staatsbahn, die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn vertheilt worden.

— (Statistische Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1898.) Die vorbezeichneten statistischen Nachrichten sind herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen zur Vertheilung gebracht worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. März dem Archivdirector I. Classe im Eisenbahnministerium Dr. Julius Schlag den Titel und Charakter eines Regierungsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Februar 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	11310·78	1926·82	2169·00	11068·60
Roggen	1683·56	100·83	403·18	1381·21
Gerste	1752·03	586·19	1177·22	1161·00
Hafer	1237·10	912·85	355·13	1794·82
Mais	3007·68	201·14	861·77	2347·05
Mehl	2788·79	1122·50	1962·80	1948·49
Wein	5043·98	787·61	454·45	5377·14
Verschiedene	1668·34	1776·81	1492·46	1952·69
Zusammen	28492·26	7414·75	8876·01	27031·00
Versicherungswerth K	763.830	108.300	160.400	711.730

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ansgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Znrückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	26	4	3	27
Versicherungswerth K	168.160	18.500	44.995	141.665
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardhetrag . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Februar 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	82.581	25.210	21.860	85.931
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	9.979	—	4.203	5.776
Kaffee	7.331	1.983	1.767	7.547
Stärke	7.575	2.320	974	8.921
Wein	7.197	1.440	1.017	7.620
Zucker	18.731	11.668	6.671	23.728
Diverse	31.768	7.799	7.228	32.339
Assecuranzwerth . . K	6,746.768	1,919.560	1,[illegible]69.133	6,697.195

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1900	Ansgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar	Znrückgelangt vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1900
Lagerscheine:				
Stück	5	1	1	5
Versicherungswerth . K	6 880	20.000	20.000	6.880
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardhetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Februar 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1900	Eingelagert (vom ersten bis letzten Februar)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten Februar)	Stand am letzten Februar 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	38.462	19.101	13.455	44.108
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	16.068	14.582	6.989	23.661
Roggen	15.341	579	3.207	12.713
Gerste	4.474	3.903	2.825	5.552
Diverse	2.579	37	434	2.182
Assecuranzwerth . . K	490.310	239.990	146.650	583.650

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten Februar)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten Februar)	Stand am letzten Februar 1900
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth . K	89.800	—	—	89.800
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Februar 1900				Februar 1899			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	265.274	124.783	133.910	256.147	314.365	80.303	134.760	259.908
Darunter:								
Weizen	38·398	15.297	11.821	41.874	28.617	14.183	14.177	28.623
Roggen	19.539	21.035	19.72?	20.852	30.336	6.030	13.138	23.228
Gerste	85.868	13.155	27.136	71.887	76.467	11.068	19.962	67.573
Hafer	63.887	37.042	36.897	64.032	97.944	3.446	33.030	68.360
Mais	5.923	21.408	21.453	5.878	23.822	25.146	34.609	14.359
Hirse	1.070	2 316	461	2.925	5.264	3.400	3.689	4.975
Bohnen	5.985	1.170	1.278	5.877	6.030	482	747	5.765
Erbsen	1.156	526	526	1.156	843	418	440	821
Malz	233	407	423	217	56	60	61	55
Raps	3.168	96	1.864	1.400	8.073	52	1.353	6.772
Hanfsamen	849	404	441	812	570	174	313	431
Wicken	4.052	1.518	1.617	3.953	6.925	1.460	2.525	5.860
Mehl	11.976	4.149	2.630	13.495	3.314	3.257	2.133	4.438
Kleie	1.048	2.363	1 411	2.000	2.094	3.417	2.611	2.900
	243.152	120.886	127.680	236.358	290.355	72.593	128.788	234.160
Spiritus	4.674	—	99	4.575	1.715	2.935	—	4.650
Zucker	1.623	175	184	1.614	5.137	511	850	4.798
Wein	1.425	281	295	1.411	1.423	771	225	1.969
Oele und Fette	2.507	340	854	1.993	885	14	143	756
Sonstige Waaren	11.893	3.101	4.798	10.196	14.850	3.479	4.754	13.575
Mittlere Tagesbewegung	11.247 Meter-Centner				9.351 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . K	5,049.290	1,269.940	1,540.700	4,778.530	5,982.980	1,031.560	1,776.760	5,237.780

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	52	11	12	51	68	6	10	64
Versicherungswerth . . K	799.400·—	52.400·—	69.000·—	782.800·—	506.960·—	17.100·—	133.200·—	390.860·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	5	1	1	5	18	3	5	16
Versicherungswerth . . K	21.200·—	5.600·—	7.200·—	19.600·—	90.600·—	11.300·—	20.200·—	81.700·—
Lombardbetrag . . . . K	9.000·—	2.400·—	1.200·—	10.200·—	55.400·—	7.900·—	11.200·—	52.100·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Mai 1900 gelangen im obbezeichneten Verkehre neue erhöhte Fahrpreise und Gepäckstaxen zwischen Wien Westbahnhof einerseits und Adrianopel, Belgrad, Constantinopel, Niš, Philippopel und Sofia andererseits zur Einführung.

Wien, am 12. März 1900. [249]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes.

Infolge des am 1. April 1900 zur Einführung gelangenden neuen Localtarifes für die Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen, welcher fast durchwegs Tariferhöhungen aufweist, tritt am 1. Mai 1900 auch ein neuer Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft andererseits in Kraft.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. März 1899 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der vorgenannten Bahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. März 1900. [250]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
auch namens der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Berichtigung von Druckfehlern im Localgütertarife für das Hauptbahnnetz.

Im Localgütertarife für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 sind die folgenden Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

a) Mit sofortiger Wirksamkeit:

Seite 5: In der 3. Zeile der Position III hat es statt „Frachtbrief", richtig zu heisen „Wagen".
„ 28 und 29: Der Hinweis „(siehe auch Ausnahmetarif X c)" am Schlusse der Position a—1, dann in der 1. Zeile der Position b ist zu streichen.
„ 59: Der für die Relation Holubitz-Marchegg, beziehungsweise Marchegg-Holubitz eingestellte Frachtsatz (88 h) ist zu streichen.
„ 240: In der Relation Oświęcim-Gänserndorf beträgt der Frachtsatz der Classe II statt 375 h richtig **315** h für 100 kg.
„ 389: In der Relation Hruschau-Skotschau beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes V a statt 86 h richtig **83** h für 100 kg.
„ 397: In der Relation Pruchna-Friedek-Mistek beträgt der undeutlich ausgedruckte Frachtsatz des Ausnahmetarifes V a **85** h für 100 kg.
„ 397: In der Relation Pruchna-Wernsdorf beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes V a statt 127 h richtig **126** h für 100 kg.
„ 399: In der Relation Seibersdorf-Krasna beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes II b statt 54 h richtig **51** h für 100 kg.

b) Mit Giltigkeit vom 1. April 1900:

Seite 59: In der Relation Wien (Nordbahnhof)-Marchegg ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes XXIII von 22 h auf **26** h für 100 kg zu berichtigen.
„ 393: In der Relation Oderberg-Wernsdorf ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes IV a von 30 h auf **31** h für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 13. März 1900. [251]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Fahrpreise und Gepäckstaxen im Personen- und Gepäckstarife.

Mit Giltigkeit vom 18. April a. St. (1. Mai n. St.) 1900 treten an Stelle der im Tarife für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen österreichischen und russischen Stationen, giltig vom 19. September a. St. (1. October n. St.) 1898, auf Seite 32/33 zwischen St. Petersburg und Granica vorgesehenen Fahrpreise und Gepäckstaxen die nachstehenden in Kraft:

Courierzug				Personenzug				Für je 10 kg Gepäcks-übergewicht in Rubeln
Erwachsene		Kinder		Erwachsene		Kinder		
I.	II.	I.	II.	II.	III.	II	III.	
Wagenclasse, in Rubeln								
34·55	20·70	8·64	5·18	15·30	10·20	3·83	2·55	1·59

Wien, am 12. März 1900. [252]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe eines Nachtrages zum Kilometerzeiger.

Mit 1. Mai 1900 gelangt der Nachtrag I zu der vom 1. October 1899 giltigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (vom 1. April 1893) zur Ausgabe.

Preis 20 Heller per Exemplar.

Wien, am 12. März 1900. [253]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Preussen. (Ablehnung des Antrages der sächsischen Staatsbahnen auf Herabsetzung der Kohlenfrachtsätze von Hamburg nach Sachsen.) In Bezug auf die Meldung der „Köln. Ztg.", dass die sächsische Staatsbahnverwaltung Schritte gethan habe, um für die von ihr in Hamburg gekauften englischen Kohlen von der preussischen Eisenbahnverwaltung eine Herabsetzung der Frachtsätze zu erzielen, erklären die „Dresd. Nachr." auf Grund zuverlässiger Erkundigung, dass die sächsische Staatsbahnverwaltung wohl englische Kohle gekauft hat, dass sich diese Käufe aber auf eine geringe Menge erstreckt haben. Durchaus falsch sei die Angabe, dass die sächsische Verwaltung für den Transport dieser Kohlen von der preussischen Eisenbahnverwaltung eine Herabsetzung der Frachtsätze von Hamburg aus habe erzielen wollen. Ein solches Verlangen sei nie gestellt worden. Dagegen habe die sächsische Regierung auf Anregung Chemnitzer industrieller Kreise beim preussischen Handelsministerium den Antrag gestellt, im Interesse der zahlreichen Industriearbeiter, welche bei einer längeren Andauer des Bergarbeiterausstandes durch Einstellung von Betrieben in starke Mitleidenschaft gezogen werden könnten, eine Ermässigung der Frachtsätze für Kohle von Hamburg her im Allgemeinen eintreten zu lassen. Dieser Antrag sei vom preussischen Ministerium aber vorläufig abgelehnt worden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Pariser Weltausstellung. (Ablehnung von Fahrpreisermässigungen auf den Preussischen Staatsbahnen.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie in der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses vom Regierungsvertreter mitgetheilt wurde, die preussischen Staatsbahnverwaltungen angewiesen, zum Besuche der Pariser Weltausstellung keine besonderen Fahrpreisermässigungen, weder für Einzelreisen noch für Gesellschaftsreisen, zu gewähren, weil auch die französischen Bahnen solche ablehnen. Auch die ursprünglich beabsichtigte Verlängerung der Geltungsdauer der bestehenden Rückfahrkarten nach Paris musste mit Rücksicht auf die von den französischen Bahnen hieran geknüpften Bedingungen fallen gelassen werden. In Aussicht genommen sei aber die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit zusammengestellten Fahrscheinheften bis zur französischen Grenze. Ob sich diese Massregel rechtzeitig werde verwirklichen lassen, sei noch zweifelhaft. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Württemberg. (Differentielle Tarifirung von Getreide und Mehl.) In der volkswirthschaftlichen Commission der württembergischen Abgeordnetenkammer gelangte auch die Bitte des Verbandes württembergisch-hohenzollernscher Handelsmüller um eine verschiedene Tarifirung von Getreide und Mehl zur Berathung, ferner in Verbindung damit eine diese Bitte im Wesentlichen unterstützende Eingabe des württembergischen Schutzvereines für Handel und Gewerbe und eine Gegeneingabe mehrerer Grossmüller. Der Berichterstatter Schock (Volkspartei) wies in seinem Berichte auf die alte Klage hin, dass die Mittel- und Kleinmühlen infolge des Wettbewerbes der Riesenmühlen am Rhein (Mannheim, Ludwigshafen) und deren immer noch in der Zunahme begriffenen Mehleinfuhr nach Württemberg einem allmäligen Rückgang und der Entwerthung unterliegen; ferner hob er die Thatsache hervor, dass diese Mehleinfuhr die inländischen Getreidepreise herabdrücke. Er legte dar, dass, wenn die Müller auch theilweise zum Bezuge auswärtigen Getreides wegen seiner besonderen Beschaffenheit genötbigt seien, sie doch die Hauptabnehmer für das einheimische überschüssige Getreide nachweisbar bilden, und dass Müllerei und Landwirthschaft, weil auf einander angewiesen, an ihrem beiderseitigen Gedeihen interessirt seien. Die Ursache jenes übermächtigen Wettbewerbes der Riesenmühlen liege wesentlich in den Frachtverhältnissen. Die gleiche Tarifirung von Getreide und Mehl sei ja für die auswärtigen Grossmühlen sehr vortheilhaft. Für die einheimischen Müller sei eine Schutzmassregel geboten, die aber nicht auf Kosten der Landwirthschaft gehen dürfe. Er beantragt bezüglich des Wunsches auf Hinaufsetzung des Mehles in die allgemeine Wagenclasse B Mittheilung an die Regierung zur Berücksichtigung, dagegen hinsichtlich des Verlangens nach Herabsetzung des Getreides in Specialtarif II Uebergang zur Tagesordnung. Der Mitberichterstatter Ratb (Volkspartei) erklärte sich mit den Ausführungen des Berichterstatters im Wesentlichen einverstanden; namentlich lehnte er ebenfalls eine Herabsetzung der Getreidefracht, als zu einer Herabdrückung der Getreidepreise führend und zum Schutze der Klein- und Mittelmühlen nicht geboten, ab. Finanzminister v. Zeyer hob hervor, dass die Regierung seit Langem auf die üble Lage der Müllerei ihr Augenmerk gerichtet und, soweit es durch steuerliche Erleichterung möglich gewesen, zu helfen gesucht habe. In der Tariffrage stehe das Ministerium des Auswärtigen noch auf dem in der Kammer im vorigen Sommer dargelegten Standpunkte. Falls Beschluss im Sinne der Versetzung von Mehl in die allgemeine Wagenclasse B und der Belassung von Getreide im Specialtarife I gefasst würde, so bestebe die Bereitwilligkeit, dem zu entsprechen. Der Antrag des Berichterstatters wurde hierauf von der Commission einstimmig angenommen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Neue Ausnahmetarife für Holzstoff, Holzzellstoff etc.) Am 15. März treten für die Beförderung von Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff und Strohzellstoff in Wagenladungen nach niederländischen Stationen Ausnahmetarife in Kraft:

1. von Stationen der Badischen Staatseisenbahn und der Süddeutscben Eisenbahn-Gesellschaft (Bregthalbahn);
2. von der Station Maximiliansau der Pfälzischen Eisenbahnen.

Die Tarife können zum Preise von je 10 Pfg. von den betheiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Verband. (Seehafen-Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc.) Der gemäss Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin vom 31. Jänner 1900 im Verkehre der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatseiscnbahnen am 1. Februar 1900 in Kraft getretene Seehafen-Ausnahmetarif für Eisen und Stabl etc., sowie Eisenbabnfahrzeuge im Falle der überseeischen Ausfubr nach Ostasien ist mit Giltigkeit vom 1. März 1900 auch im obengenannten Verbande zur Einführung gekommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. (Neuer Tarif.) Die Einführung des in früherer Bekanntmachung angekündigten neuen Tarifes für den directen Güterverkehr zwischen Alt-Münsterol trs., Genf trs., Verrieres trs. und Delle trs. einerseits und Stationen der Sächsischen Staats- und der mitverwalteten übrigeu Eisenbahnen, ferner den Stationen Görlitz des Directionsbezirkes Breslau, Kamenz, Leipzig-Eutritzsch, Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Schönefeld bei Leipzig des Directionsbezirkes Halle, Gera (Reuss) und Zeitz des Directionsbezirkes Erfurt andererseits konnte am 1. März noch nicht erfolgen. Es bleiben daher die in der erwähnten Bekanntmachung unter 1—5 genannten Tarife und Frachtsätze bis auf Weiteres in Kraft.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II. (Berichtigungsblatt zum Nachtrage II.) Mit Giltigkeit vom 17. Februar alten/1. März neuen Stils 1900 wurde zum II. Nachtrage des Deutsch-Russischen Gütertarifes, Theil II, ein Berichtigungsblatt herausgegeben, welches Aenderungen in der Classification einzelner Artikel enthält. Seitens der Tarifinhaber kann das Berichtigungsblatt unentgeltlich durch Vermittlung der Verbandsstationen bezogen werden.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1899. (Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung.) Die Tabelle zur Berechnung des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung von Gütern auf Seite 243—245 des Tarifes ist mit Einführung der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung ausser Kraft getreten.

Die Ermittlung dieses Frachtzuschlages hat auf Grund der Bestimmungen unter Ziffer XIII des Nebengebührentarifes auf Seite 62 des Deutschen Eisenbahngütertarifes, Theil I, Abtheilung B, zu erfolgen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1078	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Aetzkalilauge in eisernen Fässern oder eisernen Behältern, in Ballons, Flaschen oder Kruken	Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Wr. Neustadt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe A allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Nord-Südwesttösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	a) 379 Heller b) 356 „	a) 276 Heller b) 258 „	a) 103 Heller b) 98 „	Im Kartirungswege		
1079	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Thon, auch Schiefertbon, roh, sowie Porzellanerde, ungeschlemmt, sämmtliche Artikel wenn unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen	Weidenau Stadt	Golleschau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 73	Heller 68	5	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
					Teschen (K.F.N.B. oder K.O.E.)				67	62	5			
					Trzynietz				72	63	9			
1080	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Steinkohlentheer	Schönbrunn	Altkladno	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 157		Im Kartirungswege		
			Steinkohlentheerpech		Segen-Gottes					92				
1081	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Güter des Specialtarifes 2	Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen oder vice versa	Prag (Smichow) B.E.B. Smichow (k.k.St.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	84 Heller	79 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		Für den Verkehr von, bezw. nach Prag (Smichow) B.E.B. loco gelangt ausser dem nebigen Frachtsatze noch eine Manipulationsgebühr von 8 Hellern pro 100 kg zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1082	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser-Ferdinands Nordbahn	Güter des Specialtarifes 1	Sndomeritz-Petrau (St.E.G.)	Olmütz (K.F.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	69 Heller		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
1083	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 9 (Specialtarif III) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1	Hohenberg	Aschersleben	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	Pfge. 153		Im Kartirungswege		
					Cöthen					148				
					Deuben b. Zeitz					129				
					Halle a. S.					140				
					Herzberg a. Harz					166				
					Magdeburg (alle Bahnhöfe)					159				
				Ischl	Aschersleben					149				
					Cöthen					144				
					Deuben b. Zeitz					125				
					Halle a. S.					136				
					Herzberg a. Harz					162				
					Magdeburg (alle Bahnhöfe)					155				
				St. Egydi am Neuwalde	Aschersleben					155				
					Cöthen					150				
					Deuben b. Zeitz					131				
					Halle a. S.					142				
					Herzberg a. Harz					168				
					Magdeburg (alle Bahnhöfe)					161				
				St. Pölten	Aschersleben					147				
					Cöthen					142				
					Denben b. Zeitz					123				
					Halle a. S.					134				
					Herzberg a. Harz					160				
					Magdeburg (alle Bahnhöfe)					153				
				Türnitz	Aschersleben					153				
					Cöthen					148				
					Denben b. Zeitz					129				
					Halle a. S.					140				
					Herzberg a. Harz					166				
					Magdeburg (alle Bahnhöfe)					159				

Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1084	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe I	Lettowitz	Neubistritz Zauchtel oder vice versa	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 324 230		Im Kartirungswege		
1085	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Thomasschlackenmehl	Enbenč	Bantsch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	111 Heller		Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen in Oesterreich zur Düngung verwendet werden, und muss der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „zur Verwendung in Oesterreich als Düngemittel“ schon bei der Aufgabe beigefügt sein. Im nebigen Frachtsätze erscheint das im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1899 sub Pos. 3480 publicirte allgemeine Zugeständniss für Düngemittel bereits berücksichtigt.
1086	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schwefelsäure	Hruschau via Neu-Sössenbrunn—Stadlau	Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife	Besteht kein directer Frachtsatz	151 Heller*)		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der nebenbezifferte Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte an das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien adressirt und für dasselbe bestimmt sind

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub der Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerke in Anrechnung.

1088	1087	Fortlaufende Nummer	1
k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Die Publication erfolgt von der	2
		und im Namen der	3
Eisenbahnbaumaterialien	Eisenbahnbaumaterialien aller Art	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Stationen der Linien des Abschnittes C im Hefte 1 des Localgütertarifes der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
H e i l i g e n s t a d t		nach	
Anfgabe als Frachtgnt in jedem Gewicbte nnter Einhaltnng der allgemeinen Tarifbestimmnngen. Die Sendnngen müssen mit Frachtbriefen znm Transporte gelangen, auf welcben eine k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn als Empfängerin erscbeint, und von der betreffenden k. k. Banleitnng in eigener Regie verwendet werden	Anfgabe als Fracbtgnt in jedem Gewicbte nnter Einhaltnng der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendnngen müssen von einer k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn unter der eigenen Adresse bezogen nnd in eigener Regie verwendet werden	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	und gilt in der Zeit	7
L o c a l t a r i f	L o c a l t a r i f	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
V e r s c h i e d e n	V e r s c b i e d e n	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
0·2 Heller per 100 kg und 1 km, in minimo aber 8 Heller per 100 kg	6 H e l l e r	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
V e r s c h i e d e n	V e r s c b i e d e n	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütnngswege	Art der Durchführung	12
Gegen bis längstens Ende Febrnar 1901 bei der k. k. Staatsbabn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf eine der vorbezeicbneten k. k. Banleitnngen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. Im Falle auf Grund dieser Documente eine Rückvergütnng bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventnelle Mebrbetrag zur Liquidirnng	Gegen bis längstens Ende Febrnar 1901 bei der k. k. Staatsbabn-Direction in Wien zn bewirkende Vorlage der anf eine der vorbezeicbneten k. k. Bauleitungen als Empfängerin lautenden Original-Fracbtbriefe. Im Falle anf Grnnd dieser Documente bereits eine Rückvergütung geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liqnidirung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Die Cedirnng dieser Frachtermässigung an dritte Personen ist unstatthaft	Die Cedirnng dieser Frachtermässignng an dritte Personen ist unstatthaft	Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	1089	1090
Die Publication erfolgt	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Fahrbetriebsmittel / Bau- und Betriebsmaterialien	Mineralische Kohlen, Coaks und Briquetts
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, enthaltenen Linien, mit Ausnahme der Localbahnen Tarnopol-Kopyczyńce und Dolina-Wygoda	Maria-Ratschitz, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft; Smečna-Sternberg; Deutsch-Kralup; Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Spytkowice Oświęcim Krakau	sämmtlichen in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif einbezogenen Bestimmungsstationen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue und Betriebe der Localbahn Jaworzno-Piła bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung als Empfängerin zur Beförderung gelangen	Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles VI des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1892
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 20. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif-Theil VI des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1892
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die um 50% gekürzten normalen Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg; 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Die für Brüx giltigen Frachtsätze, erhöht um 1·4 Centimes für 100 kg; Die für Duby giltigen Frachtsätze; Die für Tuschmitz giltigen Frachtsätze
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau / Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
Besondere Bemerkungen	In diese Publication wurde die Publication aus dem Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 4. Jänner 1900, fortlaufende Pos.-Nr. 64, einbezogen und tritt daher diese frühere Publication ausser Kraft	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1091	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Bahnen	Eisenbahnschwellen der Pos. H—19, Punkt 4, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wien St.E.G. transit	Heiligenstadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen eine k. k. Bahnleitung der Wiener Stadtbahn als Empfängerin erscheint, und von der betreffenden k. k. Bauleitung in eigener Regie verwendet werden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Directe Frachtsätze für Stationen der Wiener Stadtbahn im Transitverkehre mit den Bahnhöfen der in Wien einmündenden Bahnen	Heller per Tonne (à 1000 kg) 120	76	44	Im Kartirungswege		
				Wien K.F.N.B. transit					94	64	30			
1092	**Südbahn-Gesellschaft**		Papiere der Pos. P—1 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abth. B, Abschnitt G)	Sagrado	Triest	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für jedes Gewicht	vom 20. März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1898	53 Heller incl. Mgb.	32 Heller incl. Mgb.	21 Heller	Im Kartirungswege		
1093	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Garne der Position G—3 a des Tarifes, Theil I	M o n f a l c o n e		a) Bei Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief. Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens b) 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen c) 10.000 kg }	vom 20. März 1900 bis auf Widerruf, respective bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg ad a) b) c)		Im Kartirungswege		
					Bad-Bělobrad					652	490	410		
					Böhm.-Trübau					551	462	360		
					Chotzen					571	462	360		
					Černožitz					619	502	392		
					Friedek-Mistek					603	479	464		
					Hořic					646	516	402		
					Hohenelbe					634	526	408		
					Josefstadt-Jaroměř					619	502	392		
					Königinhof					634	506	392		
					Linz					530	362	296		
					Liebstadtl					652	508	408		
					Mastig					652	508	408		
					Nachod					622	510	408		
					Neubaus					578	422	330		
					Pottenstein					600	492	386		
					Předměřitz					619	502	392		
					Pürhach-Schrems					499	426	324		
					Reichenberg					686	526	408		
					Rumburg					684	534	414		
					Wostroměř					634	480	392		
					Zwittau					538	462	360		
										Heller incl. Mgb.				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1094	**Oesterr. Nordwestbahn**		Maner- und Dachziegel	Tinischt Hohenbruck Königgrätz	Geiersberg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen und speciellen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898			30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1901	Die Transporte müssen an die Firma Louis Weiss in Geiersberg adressirt und für den Bau der mechanischen Weberei bestimmt sein
			Kalk und Cement	Prag Oe.N.W.B. Wysočan										
			Sand	Tinischt										
			Glas und Dachpappe	Prag Oe.N.W.B.										
			Maschinen und Eisen der Pos. E—5 und 6	Tetchen Oe.N.W.B. Prag Oe.N.W.B. Tinischt										
1095	**Oesterr. Nordwestbahn**		Reis, geschält, auch gemahlen	Schreckenstein	Wichstadtl-Lichtenau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	198 Heller	154 Heller	44 Heller	Im Kartirungswege		
			Reisabfälle aller Art, welche beim Polieren von rohen Reis gewonnen werden, ferner Reishülsen, Reisfuttermehle und Reiskleie						153 Heller	138 Heller	15 Heller			
1096	**S.N.D.V.B.**	k. k. Localbahn Königshan-Schatzlar	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 14 vom 6. Februar 1900 unter fortlaufender Nr. 799 verlautbarte Frachtbegünstigung für Kohlentransporte von Lieban transit nach Schatzlar, gilt unter Aufrechterhaltung aller sonstigen Bedingungen bis Ende März 1900.											
1097	**k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg**		Reexpeditionsbefugniss für Getreide der Pos. G—9 und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I B vom 1. Jänner 1898	für die Station Lemberg		Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Laut Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1900, Abschnitt A—VIII—2	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900								

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
70	Nr. 26 vom 6. März 1900	1019	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Eger (k.k.St.B.) Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	Wien-Praterquai	Die Fussnote in nebenbezeichneter Publication richtig zu lauten: „Die in Wien St.E.G. anlangenden und in Theilsendungen zur Weiterbeförderung gelangenden Güter müssen in der Zwischenzeit in den Bahnmagazinen, und zwar unter Bahnaufsicht eingelagert bleiben. Die Frachtbrief-Duplicate bei Weiterbeförderung per Bahn müssen die bahnämtliche Bestätigung enthalten, dass die Sendung eine Theilsendung der von Eger, Bodenbach oder Tetschen unter Frachtkarte Nr. . . in Wien angelangten Wagenladung ist. Die bezüglichen Frachtdocumente sind bis längstens 31. März 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien, bezw. bei der Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen“	
						Eger (k.k.St.B.) Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	Wien St.E.G. transitn		

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Akademiestrasse 3.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. **Wien, 17. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 17. Februar 1900 *) für die schmalspurige Localbahn von Kühnsdorf nach Eisenkappel.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Eduard Engländer, Fabriksbesitzer in Rechberg, im Vereine mit Ernst Zemann, Districtsarzt und Bürgermeister in Eisenkappel, und Josef Gross, Realitätenbesitzer in Vellach, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Völkermarkt-Kühnsdorf der Linie Marburg—Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Eisenkappel in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniessen die Concessionäre die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Für die concessionirte Eisenbahn wird vom Staate für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von K 42.600 behufs der Sicherstellung der 4 percentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen obiger Zeit zu tilgenden Prioritätsanlehens in dem Nominalbetrage von höchstens K 1,000.000 gewährt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

§ 3.

Von dem nach § 2 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 11) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

§ 4.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

*) Enthalten in dem am 3. März 1900 ausgegebenen XV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 35.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und planmässigen Rückzahlung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche thunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 5.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung infolge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 6.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das aufzunehmende Prioritätsanlehen etwa zu bezahlenden Regiebeitrage, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 7.

Der Bau der concessionirten Eisenbahn ist sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen und binnen längstens ein und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 8.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen und den sonstigen diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit und insolange Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 10.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, beziehungsweise der von diesem hiezu delegirten Dienstesstelle.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Alle Baumaterialien, ferner die Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Bei den Bauarbeiten sind vorzugsweise inländische Arbeitskräfte zu beschäftigen.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Bahnunternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen ein in Theilschuldverschreibungen zerlegtes, mit 4 pCt. verzinsliches und binnen 76 Jahren zu tilgendes Prioritätsanlehen in dem Nominalbetrage von höchstens K 1,000.000 aufzunehmen.

Die Begebung dieses Prioritätsanlehens hat nach den Anordnungen der Staatsverwaltung zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, der Vertrag über die Begebung des Prioritätsanlehens und die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen und Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird auf Grund eines mit Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrages von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für Rechnung der Concessionäre geführt.

Der Staatsverwaltung bleibt jedoch das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn jederzeit zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen. In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten. Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

Unter allen Umständen bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit haben sich die Concessionäre nach den Betriebsbedingnissen, bezw. nach den einschlägigen, im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen zu benehmen.

Die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 15.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahnconcessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 7 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes infolge eines solchen Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahnconcessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das im § 11 bezeichnete Prioritätsanlehen und allfällig sonstige, von den Concessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommene Hypothekaranlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und überdies einen Betrag in der Höhe des im Zeitpunkte der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Actiencapitals in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen entrichtet.

Die Schuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse (§ 5) oder aus sonstigen Rechtstiteln, an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung, provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Z. 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Nach erfolgter Bildung der im § 11 vorgesehenen Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den. Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 17. Februar 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Kühnsdorf nach Eisenkappel.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Kühnsdorf nach Eisenkappel ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 0·76 m herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Bei Ausführung der Bahn ist das vom k. k. Eisenbahnministerium für Bahnen mit 0·76 m Spurweite vorgeschriebene Profil des lichten Raumes unter Bedachtnahme auf die für eventuelle Langholztransporte, sowie beim Verkehre aussergewöhnlich langer Wagen in den Bögen erforderlichen Verbreiterungen einzuhalten.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter haben die Concessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 17·6 km lange Localbahn zweigt von der Station Völkermarkt-Kühnsdorf der Linie Marburg—Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in südlicher Richtung ab und gelangt unter Berührung der Orte Eberndorf und Gösselsdorf an die nach Eisenkappel führende Reichsstrasse, deren Zuge die Bahn über Sittersdorf bis Miklauzhof folgt.

Im weiteren Verlaufe führt die Linie gegenüber dem Orte Rechberg vorbei, zieht zunächst am rechten Ufer des Vellachbaches, sodann wieder entlang der Reichsstrasse nach Eisenkappel und endet schliesslich mit der nächst dieses Ortes anzulegenden Station gleichen Namens.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Linie Marburg—Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in der Station Völkermarkt-Kühnsdorf herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn der Theilstrecke vom Kilometer 0·0 bis zur Station Miklauzhof dürfen in der Regel nicht weniger als 180 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

In der weiteren Theilstrecke bis zum Endpunkte der Linie ist die Anwendung von Bögen bis zum Halbmesser von 60 m gestattet.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 300 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 300 m bis 150 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 3000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 1500 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der Bahn wird in der Theilstrecke Kilometer 0·0 bis zur Station Miklauzhof 15 Permille, in der weiteren Theilstrecke bis zum Endpunkte der Bahn 25 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat mindestens 3·6 m, bei Anlagen von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4 m zu betragen.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3 m entfernt sein.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 3 m zu erhalten.

In Theilstrecken mit besonders schwierigen Bauverhältnissen wird eine Kronenbreite von 2·8 m gestattet.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der diesbezüglichen vom k. k. Eisenbahnministerium vorgeschriebenen Normen zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens muss in gewöhnlichen Erdeinschnitten mindestens eine Breite von 0·25 m, in Einschnitten mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·35 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Theistrecke vom Kilometer 0·0 bis zur Station Miklauzhof mindestens 1 m, in der weiteren Theilstrecke bis zum Endpunkte der Bahn mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte können die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit der in lit. h, Absatz 2, des § 3 angeführten 10percentigen Ermässigung zugrunde gelegt werden.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbaue gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe

liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei solchen Unterbauobjecten und Stützmauern, welche Geländer erhalten, muss das Bahnplanum derart breit angeordnet sein, dass an jeder Stelle von der Geleiseachse bis zum nächsten Geländerstabe, beziehungsweise bis zur durchlaufenden äussersten Kante der nächsten Tragwand eine Entfernung von mindestens 1·75 m vorhanden ist.

Falls Langholztransporte zu berücksichtigen sind, oder aussergewöhnlich lange Wagen verwendet werden sollen, ist das vorgenannte Mass in Bögen nach Erforderniss zu vergrössern.

Bei allen Unterbauobjecten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Im Uebrigen finden hinsichtlich der räumlichen Anordnung der Brücken die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sinngemässe Anwendung.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe am Scheitel um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und nach dem Oberbausysteme XXX der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 17·9 kg Gewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 1·6 m Länge, 14 cm obere, 20 cm untere Breite und 13 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Der Schotterkörper der auf eigenem Unterbau liegenden Bahnstrecken hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern in der Regel eine Breite von mindestens 2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Bei einer Kronenbreite des Unterbaukörpers von 2·8 m darf die obere Breite des Schotterbettes auf 1·8 m reducirt werden. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wächterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Lärchen- oder Eichenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften an den Bahngebäuden, eventuell bei Haltestellen ohne Wartehallen auf Säulen ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Graz zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und nach den Weisungen des k. k. Eisenbahnministeriums mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Concessionäre haben wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft das Einvernehmen zu pflegen und unterwerfen sich dieselben der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der vorgenannten Verwaltung nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

2 Tenderlocomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen;

4 Personenwagen;

2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen);

20 Güterwagen verschiedener Gattungen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 7·5 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugbremse, sowie eine Handbremse, und sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugbremse und für die Dampfheizung, ferner an beiden Stirnseiten mit Schneepflugschaaren zu versehen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 50 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Güterwagen sind mindestens 50 Percent mit der durchgehenden Bremse und der Handbremse, der Rest derselben mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse zu versehen.

Die Bestimmung, ob die Güterwagen mit einer Rohrleitung für die Dampfheizung zu versehen sind, bleibt einer späteren Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die gedeckten Güterwagen sind für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung, entsprechend einzurichten.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892) Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

13. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

15. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

Soweit nicht das nach den Bestimmungen des § 14 der Concessionsurkunde der k. k. Staatsverwaltung vorbehaltene Anordnungsrecht platzgreift, haben folgende Bestimmungen zu gelten:

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirten Localbahnen Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Concessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 17. Februar 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 4. März 1900, Z. 53.552/7 ex 1899, an alle politischen Landesstellen, betreffend den Vorgang bei der Uebergabe der aus Anlass eines Bahnbaues verlegten oder neu hergestellten Wege und Wasserläufe in die Benützung und Erhaltung der Interessenten.

Anlässlich eines concreten Falles hat das Eisenbahnministerium einverständlich mit dem k. k. Ministerium des Innern in Betreff des Vorganges bei der Uebergabe der aus Anlass eines Bahnbaues verlegten oder neuhergestellten Wege und Wasserläufe in die Benützung und Erhaltung der Interessenten nachstehende Directiven aufgestellt:

Die zur commissionellen Uebergabe der anlässlich eines Bahnbaues verlegten oder neu hergestellten Wege und Wasserläufe erschienenen Interessenten sind zu veranlassen, sich sowohl bezüglich der Uebernahme des in Frage kommenden Objectes in ihre Benützung als auch rücksichtlich der künftigen Erhaltung der Herstellung präcise zu äussern.

Alle derartigen Erklärungen sind unter Angabe der Namen und Wohnorte der Interessenten, sowie der Catastralbezeichnung jener Liegenschaften, zu deren Bewirthschaftung oder Schutz die Herstellungen zu dienen haben, bezw. — soferne es sich um autonome Corporationen handelt — unter genauer Benennung derselben in das Protokoll aufzunehmen und von den betreffenden Parteien unterfertigen zu lassen.

Verweigern dieselben die Unterfertigung ihrer Erklärungen oder haben sie sich vor Beendigung der Protokollirung entfernt, so ist dies im Protokolle ausdrücklich zu constatiren.

In allen jenen Fällen, wo die gehörig vorgeladenen Interessenten entweder gar nicht erschienen sind oder keine Erklärung abgegeben oder die Uebernahme in ihre Erhaltung verweigert oder endlich sonstige Einwendungen erhoben haben, wird seitens der Commission dem Eisenbahnministerium unter Angabe der für die Entscheidung der strittigen Angelegenheit, insbesondere der Erhaltungsfrage, nach § 10 c des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, massgebenden Grundlagen im Protokolle ein motivirter Antrag zu stellen sein.

Insoweit die Bahnunternehmung bei der Bauausführung vom genehmigten Projecte abgewichen ist oder über dasselbe hinaus weitere Herstellungen vorgenommen hat, ist dies unter genauer Beschreibung der Abänderungen oder Zubauten und unter Anführung der für oder gegen diese Massnahme sprechenden thatsächlichen Umstände im Protokolle festzustellen. Liegt in einem solchen Falle nicht schon eine zum Anschlusse an das Protokoll geeignete Zustimmungserklärung des Interessenten vor, so ist derselbe zu einer protokollarischen Erklärung seines Einverständnisses, bezw. seiner Einwendungen zu veranlassen.

Für alle Abweichungen vom genehmigten Projecte, sie seien denn ganz unwesentlich, und für alle im Projecte nicht vorgesehenen Herstellungen ist in Gemässheit der §§ 18, 19 und 46 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Genehmigung des Eisenbahnministeriums, und zwar von der Bahnunternehmung (nicht aber von Seiten der Interessenten) einzuholen, wobei es keinem Anstande unterliegt, dass das bezügliche Ansuchen gleich im Commissionsprotokolle gestellt wird.

Das Eisenbahnministerium macht schliesslich darauf aufmerksam, dass die politischen Bezirksbehörden im Sinne der Bestimmungen des Handelsministerialerlasses vom 26. November 1875, Z. 12.610 (Abs. 2), in Angelegenheit der Uebergabe verlegter oder neu hergestellter Wege und Wasserläufe nur in jenen Fällen zu interveniren haben, wo die Interessenten die Uebernahme solcher Herstellungen in ihre Benützung und Erhaltung auf Grund einer einfachen von der Bahnunternehmung unmittelbar an sie gerichteten Aufforderung zur Uebernahme verweigert haben.

Die bei den politischen Bezirksbehörden um die Einleitung commissioneller Uebergabsverhandlungen einschreitenden Bahnunternehmungen werden daher erforderlichen Falles anzuweisen sein, vorerst ohne Intervention der politischen Behörde durch directe Fühlungnahme mit den Interessenten die Uebergabe der Wege und Wasserläufe, sowie die Austragung der Erhaltungsfrage zu versuchen und erst nach Massgabe des Resultates dieser ausserämtlichen Verhandlungen neuerlich an die politische Bezirksbehörde heranzutreten, welch letztere dann ihre Intervention auf die noch offenen Fragen zu beschränken und hinsichtlich der bereits in die Benützung und Erhaltung übernommenen Herstellungen an der Hand der von der Bahnunternehmung beigebrachten Belege lediglich die erfolgte Uebergabe zu constatiren haben wird.

Wittek m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 28. Februar 1900,*) betreffend die Umwandlung des Hauptzollamtes II. Classe in Böhmisch-Leipa in ein Hauptzollamt I. Classe und des Nebenzollamtes I. Classe in Graslitz in ein Hauptzollamt II. Classe.

Das Hauptzollamt II. Classe in Böhmisch-Leipa ist in ein Hauptzollamt I. Classe und das Nebenzollamt I. Classe in Graslitz in ein Hauptzollamt II. Classe umgewandelt worden.

Böhm m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Bahn niederer Ordnung von Schwechat nach Guntramsdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem diplom. Ingenieur Josef Tauber in Wien die mit dem Erlasse vom 30. Juni 1899, Z. 24.098/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 82 vom 18. Juli 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Schwechat über Himberg und Laxenburg nach Guntramsdorf im Sinne der bestehenden Normen auf weitere sechs Monate neuerlich ertheilt.

Wien, am 22. Februar 1900. Z. 5283/2.

Eröffnung der für den elektrischen und für Dampfbetrieb eingerichteten normalspurigen Flügelbahn der Linie Guntramsdorf—Baden der Wiener Localbahnen zur Station Traiskirchen der Eisenbahn Wien-Aspang.

Am 28. Jänner 1900 wurde die für den elektrischen und für Dampfbetrieb eingerichtete Flügelbahn von der Abzweigung km 5·2 der normalspurigen Linie Guntramsdorf—Baden zur Station Traiskirchen der Aspang-Bahn ohne Zwischenstationen, beziehungsweise Haltestellen, für den Personenverkehr und am 1. Februar 1900 für den gesammten Eilgut- und Güterverkehr eröffnet.

Den Betrieb führt die Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

---

*) Enthalten in dem am 10. März 1900 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 38.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. März wurde seitens des Abgeordneten Erb und Genossen nachstehender Dringlichkeitsantrag eingebracht:

„Nach langjährigen Anstrengungen von verschiedenen Seiten wurde endlich die vernachlässigte Eisenstrasse längs der Enns in Oberösterreich in die Staatsverwaltung übernommen, nachdem die Alpine Montangesellschaft als Nachfolgerin der seinerzeitigen Innerberger Hauptgewerkschaft jede Ausbesserung und Herstellung an dieser Strasse grundsätzlich verweigert hatte. Der schreckliche Unglücksfall, welcher sich auf dieser Strasse zutrug, mochte wohl die berufenen Factoren an die Pflicht des Staates gemahnt haben.

Gerade so lebensgefährlichen Unglücksfällen sind jetzt die Flösser infolge des wüsten Zustandes an und in der Enns, besonders seit dem letzten Hochwasser, ausgesetzt.

Man sollte nun meinen, dass auch die der Eisenstrasse entsprechende Strecke der Enns von der Grenze Steiermarks bis zur Stadt Steyr ebenfalls in die Staatsverwaltung übernommen worden wäre, umsomehr als der ganze übrige Lauf der Enns vorher und nachher ärarisch ist. Dem ist aber merkwürdiger Weise nicht so. Ebensowenig wie sich früher die Staatsverwaltung um die Eisenstrasse kümmerte, kümmert sie sich jetzt um diese Strecke der Enns, trotzdem von den betheiligten Factoren, sowohl vom hohen oberösterreichischen Landtage als auch von der Genossenschaft der Holzhändler und Schiffmeister in Steyr diesbezüglich verschiedene Eingaben und Vorstellungen gemacht wurden.

Die Zustände an der Enns, und zwar besonders bei den Ortschaften Dürnbach, Ennsmühle, Losenstein, Grossraming und Kleinreifling sind unerträglich und für die Flösser von grösster Lebensgefahr. Das Ufer verfällt, grosse Steinblöcke behindern die Flösserei, und, wenn es so weitergeht, wird diese unmöglich und Hunderten von Bewohnern im Ennsthale ihr wichtigster Erwerbszweig entzogen; sie werden grösstentheils brotlos.

Die Genossenschaft der Holzhäudler und Schiffmeister that zur Beseitigung dieser Uebelstände ihr Möglichstes, obzwar sie nicht im geringsten dazu verpflichtet war, aus eigenen Mitteln, die aber nun ausgegangen sind. Es kommt nun schon öfters vor, dass die Flösse mitten in der Enns stecken bleiben, und trotzdem die aufliegenden Holzscheiter in die Enns geworfen wurden, nicht weiter konnten. Es kam aber noch schrecklicher. Die Flösser konnten von den in der Mitte der Enns aufgefahrenen Flössen nicht weg und mussten die ganze Nacht in dieser unheimlichen Lage, trotz Nässe und Kälte, auf den Flössen in grösster Lebensgefahr bleiben. Soll nun wieder, wie im Falle Eisenstrasse, so lange zugewartet werden, bis Menschenleben zugrunde gehen, weil die Staatsverwaltung nicht eingreift und ihre Pflichten nicht erfüllt?

Versprochen wurde die Uebernahme der Enns in die Staatsverwaltung schon lange von den Organen des staatlichen Baudepartements bei der Stattbalterei in Linz, geschehen ist bis jetzt nichts. Wer soll überbaupt diese Theilstrecke der Enns erhalten?

Die Genossenschaft der Schiffmeister und Holzhändler in Steyr, in deren Wirkungskreis die ganze in Frage stehende Strecke fällt, überreichte in dieser Woche eine diesbezügliche Petition an das hohe Abgeordnetenhaus. Es ist nun gar nicht abzusehen, wann diese erledigt wird.

In Anbetracht aller geschilderten Umstände, von denen besonders die Lebensgefahr für die vielen Flösser, sowie die mögliche Einstellung der Flösserei und die Verpflichtung des Staates zur Erhaltung auch dieses Theiles der Enns, sowie dass der ganze übrige Theil der Enns ohnebin ärarisch ist, hervorgehoben werden müssen, stellt der Unterfertigte folgenden Dringlichkeitsantrag:

Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, so rasch als nur irgend möglich die Strecke der Enns von der steierischen Grenze bis Stadt Steyr in Oberösterreich in die staatliche Verwaltung zu übernehmen, das heisst als ärarischen Fluss anznerkennen.

Die Gefertigten beantragen weiters, dass dieser Antrag mit allen in dem § 42 der Geschäftsordnung angegebenen Abkürzungen in Behandlung und Schlussfassung gezogen wird."

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet:

1. Seitens des Abgeordneten Kubik und Genossen:

„Mit der Resolution des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. Juni 1899, Z. 22.901, wurde dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dringend empfohlen, in Kilm nächst der Station Oświęcim eine Unter-, eventuell Ueberfahrt statt der Niveauübersetzung herzustellen.

Trotz des Verlaufes von mehreren Monaten wurden vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gar keine Schritte in dieser Sache eingeleitet; die mit Gefahr und Unbequemlichkeit verbundenen Verhältnisse dauern in Kilm fort.

Die Gefertigten fragen:

Ist Seine Excellenz geneigt, der bei Anfang citirten Resolution des hohen k. k. Eisenbahnministeriums zu ihrer Geltung zu verhelfen und die umliegenden Gemeinden in Schutz zu nehmen?"

2. Seitens des Abgeordneten Dobernig und Genossen:

„Mit Erlass Nr. 8 vom 15. Februar 1898 des k. k. Eisenbahnministeriums wurde eine Verkürzung der Dienstzeit des Executivpersonales bei den k. k. Staats- und Privatbahnen angeregt. Dieser Aufforderung sind bisher nur die k. k. Staatsbahnen und einige wenige Privatbahnen gefolgt. So zum Beispiel haben erstere fast durchwegs den 14stündigen Dienst des Executivpersonales eingeführt. Dagegen besteht beim Beamtenpersonale der Südbahn — wenigstens in Bezug auf die Station Klagenfurt — der 18stündige Dienst, und das Personale des Verschubdienstes, das doch in erster Linie berücksichtigt werden sollte, weil dieses überaus angestrengt ist und stündlich seine gesunden Knochen zu Markte trägt, hat sogar volle 24 Stunden in Dienst zu sein.

Es ist nur eine vollkommen gerechte und billige Forderung, dass ein Nachtdienst von zwölfstündiger Dauer — von 8 Uhr Abends bis 8 Uhr Früh — eingeführt, sowie der Reservedienst nach einem zwölfstündigen Tagdienste auf die Dauer von vier, höchstens sechs Stunden eingeschränkt werde. Ueberhaupt ist bei den Verschubpartien der Grundsatz des zwölfstündigen Dienstes mit folgender 24stündiger Freiheit ohne Ausnahme anzustreben.

In vielen Stationen wird der Stationschef zur Ausübung des 24stündigen Dienstes entweder abwechselnd oder in Krankheitsfällen, um Stellvertreter zu ersparen, herangezogen. Er bleibt aber auch nach der 24stündigen Dienstleistung noch fortwährend für die Stationsleitung und die Dienstführung des zugetheilten Personales verantwortlich, kann also unmöglich jene Ruhe und Erholung geniessen, die ihm nach einer so langen Dienstesdauer geboten werden muss.

Ausser diesen allgemeinen, die Gesundheit des Personales schwer beeinträchtigenden Uebelständen, welche die Südbahn-Verwaltung trotz der Anregung seitens des k. k. Ministeriums aufrecht erhält, verdienen noch einige andere, rein localer Natur, die Beachtung des k. k. Ministeriums.

Die Räumlichkeiten im Südbahnhofe zu Klagenfurt sind nicht nur, soweit sie dem Passagierverkehre zur Verfügung stehen, sondern weit mehr noch in den für das angestellte Personale bestimmten Theilen längst unzureichend, ja gesundheitswidrig geworden. Die Kanzleien der Frachten-Auf- und Abgabe sind licht- und luftleere Räume, die auf das äusserste ausgenützt sind, so dass thatsächlich ein Beamter auf dem anderen hockt. Auch der bei der Frachtenabgabe für das Publicum vorhandene Raum ist ganz unzulänglich und für den Verkehr in einer Landeshauptstadt durchaus nicht entsprechend. Ebenso verhält es sich mit der Stationskanzlei, in der sich nebst den für den executiven Dienst erforderlichen Apparaten auch zwei vollkommen freie Telephonanlagen für den interurbanen Verkehr befinden. Es herrscht in dem kleinen Raume ein fortwährendes Kommen und Gehen, ein Drängen und Hasten, weshalb es wundernehmen muss, dass bei den unablässigen Störungen der Dienst sich anstandslos abwickelt. Allerdings bedarf es hiezu des Aufgebotes aller Kräfte seitens des Beamtenpersonales.

Diese Zustände sind unhaltbar geworden, und daher stellen die Unterzeichneten an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Ob Seine Excellenz geneigt sei, die Südbahn-Verwaltung zu veranlassen, dass sie im Interesse des gesammten, die Station Klagenfurt berührenden Publicums, sowie nicht minder im Interesse des dort bediensteten Personales die dem modernen Verkehre entsprechenden Erweiterungen vornehme und weiters aus öffentlichen Rücksichten die Dienstzeit in der oben angedeuteten Weise herabsetze?"

Weiters wurde in derselben Sitzung der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition der Concessionsbewerber der projectirten Localbahn von Bohdaneč nach Rosic im König-

reiche Böhmen, betreffend die Uebernahme von Stammactien im Betrage von ö. W. fl. 24.000 seitens des Staates, in Verhandlung gezogen und sodann der nachstehende Antrag dieses Ausschusses angenommen:

„Die Petition der Concessionsbewerber der projectirten normalspurigen Localbahn von Bohdaneč nach Rosic im Königreiche Böhmen wird mit Rücksicht auf die citirten Beschlüsse des Landtages des Königreiches Böhmen, sowie auch des Abgeordnetenhauses des Reichsrathes und ferner auch in Anbetracht der grossen volkswirthschaftlichen Bedeutung dieser Localbahn der k. k. Regierung mit dem Bedeuten übermittelt, die betreffenden Verhandlungen mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen zu beschleunigen und diese Localbahn in die nächste Sicherstellungsvorlage aufzunehmen."

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Bahn von Schwechat nach Guntramsdorf. (Theilstrecke Schwechat — Himberg: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. März die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Josef Tauber, dipl. Ingenieur in Wien, vorgelegten generellen Projectes für die Theilstrecke Schwechat—Himberg der normalspurigen elektrisch zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von Schwechat nach Guntramsdorf, und zwar:

a) einer dem Personen- und Frachtenverkehre dienenden Linie Schwechat—Himberg,
b) einem Frachtengeleise von der Verkehrsstelle Pappelmühle der Linie a) zur Station Gross-Schwechat der Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und
c) einem Frachtengeleise von der Verkehrsstelle Himberg der Linie a) zur gleichnamigen Station der Linie Wien—Bruck a. L. der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,

im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 8690.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Himbergerstrasse durch die Quellengasse zum Gellertplatze: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. März die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Haupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Himbergerstrasse durch die Quellengasse bis zum Gellertplatze der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Baucousens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6969.]

Projectirte Localbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde. (Variante km 4·6/7—5·6/7: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Josef Lindner, Fabrikanten in Alt-Ehrenberg, vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 4·6/7—5·6/7 der Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde der Localbahn Nixdorf-Rumburg die politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen auf den 23. März anberaumt. [E.-M.-Z. 11.438.]

Localbahn Brandeis a. E. - Neratowitz. (Localverhandlung, betreffs Wasserabflussverhältnisse.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karolinenthal hat die Localverhandlung, betreffend die Erhebung über angeblich mangelhafte Wasserabflussverhältnisse an der Localbahn Brandeis a. E.-Neratowitz, auf den 16. März anberaumt. [E.-M.-Z. 11.567.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Umgestaltung von Handschranken in Pendelschranken: Anordung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Brixen hat die politische Begehung, anlässlich des Projectes für die Umgestaltung der in km 115·9 der Linie Kufstein — Ala bestehenden Handschranken in Pendelschranken auf den 16. März angeordnet. [G.-I.-Z. 3417.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Donau-Orientverkehr via Galatz: Uebernahme des Umschlagsdienstes in Galatz und Braila.) Für den Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und den Stationen des Oesterr. Lloyd andererseits ist mit Giltigkeit ab Schiffahrtsbeginn 1900 ein neuer Tarif in Kraft getreten, welcher ermässigte Fahrpreise nach den Levantestationen, insbesondere nach den neu aufgenommenen Stationen Rizeh, Csesmé und Tripolis enthält. Die Frachtpreise für Maschinen aller Art, Maschinentheile, Mühlsteine etc. wurden ermässigt, ebenso der Tarif für sperrige Güter für den Verkehr ab Donauhäfen nach den russischen Hafenplätzen Nicolajeff, Mariopul, Tagenrog, Novorossik, Rostow a. D. Im Anschlusse an die österreichische Lloydverbindung via Constantinopel wurden Uebernahmssätze mit der deutschen Levantelinie festgesetzt. (Exemplare dieses Tarifes sind bei der gesellschaftlichen Direction um den Betrag von 20 Hellern erhältlich).

Zur Erleichterung des Import- und Exportverkehres via Galatz ist die Einrichtung getroffen, dass das gesellschaftliche Agentieninspectorat in Galatz die Uebernahme der Umschlagsmanipulation im Galatzer und Brailaer Hafen besorgt und auf Grund der See-Connaissements die Vermittlung der Güterweiterbeförderung ab Seedampfer nach den bulgarischen, rumänischen, serbischen etc. Donauhäfen billigst ausführt. (Auskünfte und Uebernahmen werden von dem gesellschaftlichen Agentieninspectorate in Galatz postwendend ertheilt.)

— (Fahrplan der Localschiffe zwischen Engelhartszell—Linz und Melk—Krems, giltig vom 22. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1900.) Mit 22. März tritt der Localschiff-Fahrplan auf den Donaustrecken 1. Engelhartszell—Linz und 2. Melk—Krems in Kraft.

1. Ab Engelhartszell fährt das Localschiff täglich, mit Ausnahme von Montag, um 5 U. 35 M. Früh nach Linz, die Ankunft in Linz erfolgt um 8 U. 20 M. Früh; ab Linz erfolgt die Abfahrt um 1 U. Nachm. mit Ankunft in Engelhartszell um 7 U. Abends.

   Die erste Fahrt ab Linz findet am 22. März, ab Engelhartszell am 23. März statt.

2. Täglich, mit Ausnahme von Freitag, fährt das Localschiff ab Spitz nach Krems um 5 U. 20 M. Früh. mit Ankunft in Krems um 6 U. 20 M. Früh, ab Melk nach Krems um 4 U. 20 M. Nachm. mit Ankunft in Krems um 6 U. Abends; ab Krems erfolgt die Abfahrt nach Melk um 12 U. Mittags (Ankunft in Melk um 3 U. 20 M. Nachm.), ab Krems nach Spitz um 6 U. 20 M. Abends (Ankunft in Spitz 8 U. Abends).

   Die erste Fahrt ab Krems nach Melk findet am 22. März, ab Spitz nach Krems am 23. März statt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. Februar d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Director der priv. Buschtěhrader Eisenbahn Regierungsrath Dr. Hugo Boehm in Prag das Comthurkreuz zweiter Classe des königlich württembergischen Friedrichs-Ordens annehmen und tragen dürfe.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann Franz Josef Schmidt in Falkenau in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 26. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 100, bildende Eisenbahn von Schönwehr nach Elbogen betraut.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann Felix Maschner in Mies in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 23. November 1899, R.-G.-Bl. Nr. 234, bildende Localbahn von Schweissing nach Haid betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken.

In Abänderung der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 12 vom 30. Jänner 1900, sub [93] — deren Inkrafttreten zufolge Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 1. März 1900 sub [194], bis auf Weiteres sistirt worden war — wird nunmehr bezüglich der Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1900 Folgendes festgesetzt:

I. Die in den verschiedenen Heften des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für Holz zu Grubenzwecken vorgesehene, besonders ermässigte Frachtberechnung bleibt unter Aufrechthaltung der einschlägigen Bedingungen für Sendungen nach inländischen Grubenstationen unverändert aufrecht.

Dies gilt von der Berechnung:

1. nach Ausnahmetarif I für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I rücksichtlich der im Tarif-Theil II, Heft 1, ferner Heft 3 (I. Abtheilung, 1. Abschnitt) enthaltenen Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie der nachbenannten, im Tarif-Theil II, Heft 3 (II. Abtheilung), enthaltenen Localbahnen, als:

Deutschbrod-Saar,
Mährisch-Budwitz—Jamnitz und
Monfalcone-Cervignano;

2. nach Ausnahmetarif II für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I rücksichtlich der im Tarif-Theil II, Heft 3, I. Abtheilung, 2. Abschnitt, bezw. II. Abtheilung, enthaltenen Localbahnen, als:

Budweis-Salnau,
Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobříš,
Vöcklabruck-Kammer,
Schlackenwerth-Joachimsthal und
Zwittau-Poličká-Skutsch;

3. nach Ausnahmetarif II, bezw. I für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a, bezw. H—20 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I rücksichtlich der im Tarif-Theil II, Heft 2, Abschnitt A und G, enthaltenen Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen.

II. Die vorangeführten Frachtermässigungen bleiben hinsichtlich der Hölzer der Pos. H—20 — jedoch mit Ausnahme von Stamm- (Rund-) Holz — auch im Verkehre nach dem Auslande aufrecht.

III. Für Stamm- (Rund-) Holz zu Grubenzwecken werden ohne Rücksicht auf dessen Länge vom 1. Mai 1900 an die nach Vorstehendem für Holz der Pos. H—20 a beim Bezuge durch eine inländische Grube bestehenden Frachtbegünstigungen unter den bisherigen, die Abgabe an eine Grube sicherstellenden Modalitäten auch beim Exporte aus Oesterreich-Ungarn angewendet, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes dieser Stamm- (Rund-) Hölzer am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt.

Die formelle Durchführung dieser Bestimmung wird mittelst der nächst erscheinenden Nachträge zum Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie successive in den directen Tarifen mit dem Auslande erfolgen.

Wien, am 15. März 1900. [254]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. April 1900 werden die Tarifhefte 1 und 3 des Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1895 und vom 1. Februar 1898 mit sämmtlichen Nachträgen aufgehoben. An deren Stelle tritt das „Tarifheft 1 des Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverbandes, Verkehr mit Norddeutschland".

Durch das neue Tarifheft werden Aenderungen der mannigfachsten Art herbeigeführt. Es treten theilweise (insbesondere für Eilgut, Maschinen aller Art, gewisse Eisenwaaren, für sperriges Stückgut, Papier, Glas und Glaswaaren, Thonwaaren) sehr erhebliche Tarifermässigungen, theilweise auch (insbesondere für den Verkehr mit der Moldau) beträchtliche Tariferhöhungen in Kraft. In den neuen Tarif sind eine grössere Anzahl deutscher und einzelne rumänische Stationen, die in den letzten Jahren keinen Verkehr aufzuweisen hatten, nicht wieder aufgenommen worden. Ausgeschieden ist ferner aus dem Classentarife und den Ausnahmetarifen für Güter aller Art, Eisen und Papier die Station Herbesthal.

Neu aufgenommen ist dagegen eine grössere Anzahl deutscher und rumänischer Stationen.

Aufgehoben sind die Ausnahmetarife für Cementwaaren (Nr. 20), Holzstifte (Nr. 62), Steinkohlentheerpech (Nr. 72). Neue Ausnahmetarife sind eingerichtet für Marmorplatten und Mühlsteine, Glassand, Umzugsgut, Schlempe, Strassenbahnwagen.

In die Ausnahmetarife für Eier, Schlempe und frische Fische sind seitens der deutschen Bahnen lediglich die Localtarife eingerechnet.

Die Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen erlangen erst am 1. Mai 1900 Giltigkeit.

Der Tarif ist zum Preise von Mk. 2·20 bei den betheiligten Abfertigungsstellen und den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 12. März 1900. [255]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personenverkehr.

Erhöhung der Fahrpreise und Einführung directer Gepäckstaxen.

Mit 1. Mai 1900 gelangen im obbenannten Verkehre erhöhte Fahrpreise zur Einführung.

Von demselben Tage an treten in diesem Verkehre directe Gepäckstaxen in Kraft.

Wien, am 12. März 1900. [256]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch-Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. Mai 1900 gelangen im obbenannten Verkehre erhöhte Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung.

Wien, am 12. März 1900. [257]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit andererseits vom 1. December 1894.

Die in Nr. 17 vom 13. Februar 1900 (Kundmachung Nr. 132) dieses Blattes verlautbarte Aufhebung der Frachtsätze rücksichtlich Bodenbach und Tetschen-Delle transit, Verrières transit und Genf transit ist gegenstandslos, und bleiben sonach die betreffenden bisherigen Frachtsätze auch über den 15. März 1900 hinaus bis zur Einführung von Ersatzfrachtsätzen in Wirksamkeit.

Wien, am 10. März 1900. [258]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 4.

Im Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1900, ist auf Seite 23, Post-Nr. 13, Rubrik „Frachtsätze in Hellern per 100 kg“ sub b) in der 14. Zeile von oben der Frachtsatz rücksichtlich der Relation Vág-Ujhely—Krakau von 140 auf **190** richtigzustellen.

Wien, am 14. März 1900. [259]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Aufhebung directer Fahrpreise und Gepäcksätze.

Am 1. Mai 1900 werden die directen Fahrpreise und Gepäcksätze von Stettin über Cüstrin—Frankfurt a. O.—Sommerfeld—Kohlfurt—Liebau nach Freiheit-Johannisbad und Hohenelbe aufgehoben.

Wien, am 15. März 1900. [260]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Türnitz.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Scheibmühl—Kernhof gelegenen Station Türnitz wird vom 1. Mai 1900 an in „Freiland-Türnitz“ abgeändert.

Wien, im März 1900. [261]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Ausserkraftsetzung der Frachtsätze für Petroleum, gereinigt etc., im Tarife, Theil II, Heft 4.

Mit 1. Mai 1900 werden die in dem Tarife, Theil II, Heft 4, des bezeichneten Verkehres, giltig vom 1. Jänner 1900 unter Post-Nr. 31, 36, 37, 38, 39, 40 und 41 für Petroleum, gereinigt etc., enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Mit demselben Zeitpunkte werden neue Frachtsätze hiefür zur Einführung gelangen.

Wien, am 14. März 1900. [262]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Petroleumverkehr.

Aufhebung des Ausnahmetarifes vom 1. September 1891, sowie Verlängerung der Giltigkeit der Reexpeditionsbestimmungen desselben bis zum Tage des Ausserkrafttretens des Ausnahmetarifes.

Mit 1. Mai 1900 wird der Ausnahmetarif für Petroleum, roh und raffinirt etc., von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien), den Stationen Dzieditz, Mähr.-Ostrau, Oderberg und Trzebinia der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie den Stationen Elbeteinitz und Pardubitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Station Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen und der Station Teschen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, giltig vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), sammt den Nachträgen I bis VI hiezu ausser Kraft gesetzt.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird an Stelle derselben ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung gelangen.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 23. December 1899, Nr. 146, kundgemachte Giltigkeitstermin für die im Punkte 5 des vom 1. Jänner 1898 giltigen Nachtrages V zum Eingangs bezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Reexpeditionsbestimmungen wird hiemit bis 30. April 1900 erstreckt.

Wien, am 14. März 1900. [263]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Localverkehr.

Aufhebung von ermässigten Frachtsätzen für Petroleum, roh, und Einführung neuer Frachtsätze hiefür.

Mit 1. Mai 1900 wird Post 27 des Anhanges zum Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2 (Seite 364), enthaltend ermässigte Frachtsätze (Anwendung des Ausnahmetarifes II) für Petroleum, roh, in Fässern oder Cisternenwagen, in bestimmten Verkehrsrelationen ausser Kraft gesetzt.

An Stelle dieser Frachtsätze werden mit 1. Mai 1900 neue Frachtsätze für Rohpetroleum, in Fässern oder Cisternenwagen, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zur Einführung gelangen.

Wien, am 14. März 1900. [264]

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc. im Verkehre nach den Stationen in Vorarlberg.

Die im Tarife, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. März 1896, bezw. im Nachtrage II und V, giltig vom 1. October 1897, resp. 1. April 1900 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für die frachtgutmässige Beförderung von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl etc. für den Verkehr nach den Vorarlberger Stationen Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Götzis, Hard-Fussach, Hohenems, Lustenau, Nenzing, Rankweil, Schwarzach und Strassenhaus werden mit 30. April 1900, vorläufig ohne Ersatz, ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. März 1900. [265]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn).

Einführung von Abonnementskarten für 20 Fahrten.

Vom 1. April 1900 gelangen bis auf Weiteres auf der Localbahn Bozen-Kaltern in den untenbezeichneten Relationen und zu den beigefügten Preisen Abonnementskarten in Päckchen mit 20 für je eine einfache Fahrt giltigen Karten (Cartonfahrkarten) unter nachstehenden Bedingungen zur Ausgabe:

1. Die Abonnementskarten berechtigen zu 20 directen Fahrten in der auf der Karte bezeichneten Wagenclasse und Strecke bei den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen. Die einzelnen Karten sind nur in Verbindung mit der letzten (20.) Karte des Päckchens giltig, und tragen dieselben einen entsprechenden Vermerk. Fahrtunterbrechungen mit Abonnementskarten sind nicht zulässig.

2. Für jede Fahrt ist bei der Personencasse der Einsteigestation die zu benützende Karte abstempeln zu lassen; wollen gleichzeitig mehrere Personen mit Abonnementskarten reisen, so ist für jede Person eine Karte abstempeln zu lassen.

3. Für ein Kind oder für zwei Kinder im Alter vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre wird nur eine Karte abzustempeln sein.

4. Den Revisionsorganen sind über Verlangen nebst den für die Fahrt abgestempelten, auch die letzte (20.) Karte des Päckchens vorzuweisen.

5. Nach Beendigung jeder Fahrt ist die für dieselbe abgestempelte Karte an den Thürsteher der Bestimmungsstation abzugeben.

6. Der Besitzer einer Karte, die für die betreffende Fahrt nicht abgestempelt ist, oder zu welcher die letzte (20.) Karte des Päckchens nicht vorgewiesen werden kann, wird als ohne giltige Fahrlegitimation reisend betrachtet.

7. Für in Verlust gerathene oder nicht benützte Abonnementskarten wird eine Rückvergütung nicht geleistet.

Preistarif.

Von	Nach	Für 20 einfache Fahrten	
		I. Classe	III. Classe
		Preis in Kronen	
Bozen-Gries . . .	Eppan-Girlan . .	24	12
Bozen-Gries . . .	Kaltern	32	16
Eppan-Girlan . .	Bozen-Gries . . .	24	12
Kaltern	Bozen-Gries . . .	32	16

Wien, im März 1900. [266]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Bozen-Kaltern.

Uebernahmetarif für den Transport von Zucker aller Art.

Aenderung der Tarifbestimmungen.

Die Frachtsätze des vom 1. August 1897 giltigen Uebernahmetarifes für den Transport von Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glycose] und Stärkezucker) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Wien (Donau-Uferbahnhof) der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn finden ab 1. Mai 1900 nur auf Sendungen Anwendung, welche von den Absendern auf eigene Kosten aufgeladen werden.

Wien, am 16. März 1900. [267]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Anhange vom 1. Jänner 1900 zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899, auf Seite 11, sub Pos. 31 für Güter der Classen I, II und A von Grulich nach den Stationen Arad, Budapest, Czegléd, Kassa, Losoncz und Miskolcz gömöri p. u. oder vice versa enthaltenen Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 30. April 1900 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. März 1900. [268]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Localbahn Brandeis a. E.-Neratowitz.

(Giltig vom 1. November 1897.)

Einführung des Nachtrages 2.

Mit 1. April 1900 gelangt der Nachtrag 2 zum angeführten Ausnahmetarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Neue, bezw. ermässigte Frachtsätze für einige Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
2. neue Frachtsätze für Sendungen nach Stationen der Localbahn Brandeis a. E.-Neratowitz;
3. neue Frachtsätze für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht;
4. Ergänzungen des Entfernungszeigers;
5. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes und Nachtrages 1.

Exemplare des Nachtrages 2 können demnächst unentgeltlich vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, bezogen werden.

Wien, am 15. März 1900. [269]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ausfuhrtarif von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn transit und Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif [Heft 2.] (Neue Nachträge.) Am 1. März 1900 neuen Stils sind nachstehend bezeichnete Nachträge in Kraft getreten:

1. Der VIII. Nachtrag zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Ausfuhrtarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit zur Ausfuhr nach Russland.

Derselbe enthält ausser verschiedenen Berichtigungen und Ergänzungen:

a) die Einführung neuer Tarifvorschriften und Vorbemerkungen zu den Tariftabellen (Anwendungsvorschriften),
b) die Aufnahme einer grösseren Anzahl neuer Stationen,
c) neue Eilgutfrachtsätze für den Verkehr von bayerischen Stationen,
d) ein Verzeichniss derjenigen russischen Verbandsstationen des Deutsch-Russischen Gütertarifes, Theil III A, die den Geltungsbereich des Ausfuhrtarifes bilden,
e) neue Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff etc.,
f) einige geringfügige Tariferhöhungen für Marktschorgast und Würzburg, Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, mit Giltigkeit vom 15. April 1900.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Holz-Ausnahmefrachtsätze für Saargemünd.) Mit sofortiger Wirksamkeit haben die im Elsass-Lotbringisch-Luxemburgisch-Bayerischen Gütertarife vom 1. Juli 1895 für Saargemünd Reichshahn bestehenden, theilweise niedrigereu Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 b für Stammholz auch Giltigkeit für Saargemünd Pfalzbahn, falls für die letztgenannte Station im Pfälzisch-Bayerischen Gütertarife höhere Sätze vorgesehen sind.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Durch die Bekanntmachung Nr. 102 in Nr. 6 des Tarifanzeigers vom 7. Februar gelangen die bisherigen Ausnahmefrachtsätze für Coaks und Coakskohlen etc. von Bahnschacht nach Amberg und Rosenberg — Seite 18 des Nachtrages XII — zur Aufhebung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 2. (Nachtrag I.) Am 17. Februar a./1. März n. Stils 1900 ist zu dem Tarifhefte 2 für den oben bezeichneten Verkehr der I. Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe enthält ausser den bereits früher bekannt gemachten Aenderungen:

I. neue und anderweite Frachtsätze für Stationen der Preussischen, Sächsischen, Bayerischen, Württembergiscben und Badischen Staatseisenbahnen, sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen;

II. neue Anwendungsbedingungen für ohen hezeichneten Tarif, durch welche Verkehrserleichterungen herbeigeführt werden;

III. Berichtigungen.

Die durch diesen Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten, soweit sie nicht bereits früher durchgefuhrt sind, erst vom 2. April a./15. April n. Stils 1900.

Druckstücke des Nachtrages können seitens der Inhaber des Tarifes unentgeltlich durch Vermittlung der Verbandsstationen, sowie der Fahrkartenausgabestellen unseres Bezirkes bezogen werden.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen: Tecturhlatt zu den Vorschriften über die Abfertigung von Gütern zur Pariser Weltausstellung.) Zu den Vorschriften fur die Hin- und Ruckbeförderung von Gegenständen, welche auf der in Paris stattfindenden Weltausstellung ausgestellt werden, ist mit Giltigkeit vom 22 Februar 1900 ein Deckhlatt in Kraft getreten.

Dasselbe enthält Bestimmungen über die Beförderung von Kunstgegenständen und wird unentgeltlich abgegeben.

— (Verkehr über Elsass-Lothringen: Neue Tarifnachträge.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 traten in Kraft:

a) Nachtrag IV zu Theil I B (Tarifvorschriften und Güterclassification),
b) Nachtrag IV zu Theil II B (Französische Schnittsätze),
c) Nachtrag III zu dem Ausnabmetarife für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff.

Die Nachträge werden unentgeltlich abgegeben.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Nachtrag XII.) Am 1. März 1900 trat der Nachtrag XII zum Gütertarif in Kraft. Er enthält im Wesentlichen Entfernungen für die Stationen Kleinwaltersdorf, Köttwitzscb und Lössnitz Haltestelle der Sächsischen Staatseisenhahnen, ferner für die Stationen Seesen und Wolfenbüttel der Braunschweigischen Landeseisenhahn und für die Stationen Ausleben, Jötensleben, Hornhausen, Kauzleben, Oscbersleben, Ottleben und Schöningen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn. Auch ist in dem Nachtrag eine Bestimmung enthalten, wonach die Stationen Königstein und Pirna der Sächsischen Staatsbahnen als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 10 für Eisen und Stahl u. s. w. zum Schiffshau im Versande nach binneuländischen Stationen einhezogen werden.

Abzüge des Nachtrages sind hei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Wiedereröffnung des Umschlagverkehres in Kosel/Oderhafen.) Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Kosel/Oderhafen ist laut Kundmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz vom 25. Februar 1900 eröffnet.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. Die Wasserumschlagstellen in Maltsch/Oderhafen, Breslau/Oderhafen und Pöpelwitz wurden am 1. März eröffnet.

Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr. Thorner Transitverkehr (nach Polen). Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1. Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1. (Erleichterte Anwendungsbedingungen.) Am 17. Februar a./1. März n. Stils 1900 sind neue Anwendungsbedingungen für die ohen bezeichneten Grenztarife in Kraft getreten, durch welche Verkehrserleichterungen herbeigeführt werden.

Näheres ist hei den hetheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1900. (Tarifirung von Hominyfeed.) Der Artikel Hominyfeed (ein Mühleufabrikat aus Mais) ist als solches nach Specialtarif I zu tarifiren. Es ist darauf zu achten, dass derselbe nicht fälschlich als „Maiskuchenmehl" declarirt wird. Maiskuchen und Maiskuchenmehl sind lediglich die Abfälle (Rückstände) der Maisstärkefabrikation, diese tarifiren nacb Specialtarif III.

Berlin - Stettin - Nordwestdeutscher Güterverkehr (Gruppen III/IV.) (Neuer Tarif.) Am 15. Februar 1900 ist für den vorbezeichneten Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung gelangt, durch welchen aufgehoben werden, und zwar:

1. vollständig:

Der Gütertarif für den Berlin-Stettin-Norwestdeutschen Verkehr (Gruppen III IV) vom 1. April 1895 nebst Nachträgen, jedoch mit alleiniger Ausnahme der bis auf Weiteres noch in Kraft bleibenden Bestimmungen und Frachtsätze für die Station Osterholz bei Stadthagen;

2. bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem neuen Tarif enthalten sind:

a) der Gütertarif für den Ostdeutsch-Nordwestdeutschen Verkehr (Gruppen I, II IV) vom 1. April 1895 nebst Nachträgen;
b) der Gütertarif für den Berlin-Stettin-Mitteldeutschen Verkehr (Gruppen III V) vom 1. April 1895 nebst Nachträgen;
c) der Gütertarif für den Ostdeutsch-Mitteldeutschen Verkehr (Gruppen I, II/V) vom 1. April 1895 nebst Nachträgen.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze herbeigeführt werden, behalten die letzteren noch bis zum 1. April 1900 Giltigkeit.

Die Frachtsätze für die Stationen Gotzlow des Bezirkes Stettin und Lürjenbrode der Kreis Oldenburger Eisenbahn treten erst mit dem Tage der Eröffnung derselben für den Güterverkehr in Kraft.

Der Tarif ist von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Directer Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen. (Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes II.) Das Waarenverzeichniss der im Wechselverkehre mit deutschen Eisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife für Holz des Specialtarifes II (in der Regel Ausnahmetarif 1 oder Ausnahmetarif 1, Abthlg. a) wird festgesetzt, wie folgt:

1. Holz, wie im Specialtarif II genannt;
2. Holzmehl;
3. Holzstoff, wie im Specialtarif II genannt;
4. Holzwaaren, grobe (ausgenommen solche aus Hölzern der im Specialtarif I bezeichneten Sorten), folgende:

   Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit es nicht unter Holz des Specialtarifes III, Ziffer 1, fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiff-nägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln;
5. Holzzellstoff (Cellulose), wie im Specialtarif II genannt;
6. Strohstoff, Strohzellstoff, wie im Specialtarif II genannt.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). (Aufhebung der Frachtbegunstigung für condensirte Milch.) Das Ausschreiben Nr. 51.944 III im Tarifanzeiger der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 32 vom 29. Juli 1898, wonach für condensirte Milch in Wagenladungssendungen von Lindau (Stadt) nach den Rhein- und Mainhafenstationen Mk. 0·06, bezw. Mk. 0·10 für 100 kg zurückvergütet werden, tritt mit 31. März ausser Kraft.

K. k. patent. **Asphalt-Granit-Blocks**	**Natur-Asphalt-** comprimé und coulé	Imprägnirte **Holzstöckel** K. k priv. Metallic-Pflaste	K. k patent. **Asphalt-Pflasterplatten**
K. k patent. **Sugerit-Isolirplatten** (mit Korkbelag) gegen aufsteigende Feuchtigkeit. Bedeutende Vorzüge gegen bisherigen Kiesbelag	Gegründet 1871. **Erstes österr. Asphalt-Werk N. Schefftel, Wien** Holzimprägnirung Dachpappen- und Theerproducten-Fabrik Comptoir: IX. Porzellangasse 1. Fabrik: Floridsdorf.		Fugenlose **Magnolith-Fussböden** (verbesserter Xylolith) holzartig in allen Farben für Wartesäle, Corridore, Magazine etc.
Ponteros kalt verstreichbar für Eisenconstructionen, Brücken etc.	**Xerotikon** kalt verstreichbar zur Trockenlegung feuchter Mauern	Eindeckungen mit **Dachpappe** und Holzcement	**Carbolineum-Dachlack** Sugerit-Dachpappe etc.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird die Lieferung und Montirung der eisernen Dachconstruction für eine neue Lastwagen-Monturswerkstätte in Pilsen nebst den zugehörigen Trägern, den schmiedeisernen Säulen, den eisernen Dachoberlichten und den eisernen Zwischenrinnen, zusammen mit dem beiläufigen Gewichte von 518.500 kg, im Offertwege vergeben.

Die bezüglichen Projectspläne und sonstigen Bedingungen sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction im Bureau der Abtheilung 3 für Bau und Bahnerhaltung einzusehen, woselbst auch die Offertformulare ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu K 1 per Bogen versehenen und versiegelten Offerte haben die Aufschrift zu tragen: „Offerte für die eiserne Dachconstruction der Lastwagen-Monturswerkstätte in Pilsen", und sind die Offerte **bis zum 31. März d. J., 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen einzubringen. Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse daselbst ein Vadium von K 13.500 Nom. zu erlegen.

Pilsen, im März 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacbt in Durcbfübrung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstebenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nacbstehenden Zugeständnisse eingereicbt wird, werden zur Decknng der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Recbnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug babender Tbeilrecbnungen werdeu in maximo gleichfalls uur K 50 eingeboben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss	Besondere Bemerkungen
1098	Eisenbahn Wien-Aspang		Holzstoff der Tarif-Position H—29	Scheiblingkirchen	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat sowie umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	57 Heller	52 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
1099	Eisenbahn Wien-Aspang	betheiligten Verwaltungen	Bier	Klein-Schwechat	Sopron R.Oe.E.E. und S.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Westnngar.-Niederösterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1; vom 1. December 1893	Heller 77	73	4	Im Kartirungswege		
			Leer rückkehrende Bierfässer unter 8 Hektoliter Inhalt und leer rückkehrende Bierflaschen in Kisten	Sopron R.Oe.E.E. und S.B.	Klein-Schwechat				52	51	1			
1100	Eisenbahn Wien-Aspang		Cement	Biedermannsdorf	Klein-Wolkersdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	Heller 36	33	3	Im Kartirnngswege		In nebigen Frachtsätzen ist die vertragsmässige Schleppbahngebühr in Biedermannsdorf nicht enthalten
					Erlacb				39	35	4			
					Pitten				41	37	4			
					Seebenstein				43	40	3			
					Scbeibling-kirchen				47	43	4			
					Edlitz				50	47	3			
					Aspang				56	52	4			
1101	Eisenbahn Wien-Aspang	betheiligten Verwaltungen	Gypsplatten nnd Gypsdielen	Pnchberg am Schneeberg	Wien-Donauquaibahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- nnd Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	Heller 58	58		Im Kartirungswege		
					Wien-Praterqnai				60	60				
1102	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Milcb als Eilgut	Csaliököz-Csötörtök	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif-Tbeil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes	162 Heller	123 Heller	39 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1103	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk, Soda, krystallisirt, Glaubersalz, Salz-, Salpeter- und Schwefelsäure	Anssig St.E.G.	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. transito	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterreichischen Eisenbahnverband	Heller 208	Heller 138	Heller 70	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen der kgl. Serbischen und der kgl. Rumänischen Staatsbahnen, der fürstl. Bulgarischen Staatsbahnen und der Orientalischen Eisenbahnen lautend, zur Aufgabe gebracht werden
				Anssig Oe.N.W.B.	Wien Oe.N.W.B. transito				208	138	70			
1104	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	a) Altkladno, Buschtěhrad, Brandeisl, Duby, Kladno und Neukladno, b) Strebichowitz-Vinařitz (auch Libušiner Schacht)	Tauschim	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für Kohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Revier nach Stationen der Böhm. Commercialbahnen etc. vom 1. Jänner 1900	per Tonne à 1000 kg a) 719 Heller b) 715 Heller	a) 660 Heller b) 656 Heller	a) 59 Heller b) 59 Heller	Im Kartirungswege		
1105	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Graz S.B.	Wiener-Neustadt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen von Stationen der Graz-Köflacher Bahn proventren, für Regiezwecke der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang bestimmt und an eine Dienststelle der letzteren adressirt sein	vom 20. März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Anhang zum Localtarife	per Tonne = 1000 kg 560 Heller	476 Heller	84 Heller	Im Kartirungswege		
1106	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	St.E.G.	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Brünn Nordbahnhof	Wien Nordbahnhof Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife	Heller 79 81	Heller 68 70	Heller 11 11	Im Kartirungswege		
				Brünn Staatsbahnhof	Wien Staatsbahnhof				79	68	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1107	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Oele, mineralische, der Pos. 0—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut mit directen, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Localtarif		Laut nachstehender Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach				
	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)	Landesgrenze bei Beskid	Landesgrenze bei Lnpków (Vidrány)	Orló transit	Zwardón
	Frachtsätze in Hellern per 100 Kilogramm				
Biecz	130	104	61	61	92
Borysław	85	55	72	114	138
Drohobycz	83	52	70	112	134
Głęboka	98	68	55	100	122
Gorlice	134	106	63	61	92
Grybów	138	110	68	52	85
Iwonicz	120	92	46	74	102
Jasło	126	100	55	67	96
Jedlicze	124	96	49	71	100
Kolomea	61	85	112	152	172
Krechowice	65	61	90	130	152
Krosno	122	94	46	74	102
Lemberg	83	63	83	122	132
Lemberg-Podzamcze	83	65	85	122	134
Lubieńce	81	37	81	122	144
Marcinkowice	146	120	79	43	74
Nadwórna	37	83	110	150	168
Neu Sandec	144	118	76	40	76
Nowosielce-Gniewosz	116	87	37	80	108
Olszanica	108	79	37	89	114
Posada-Chyrowska	100	70	52	98	120
Przemysl	102	76	61	102	114
Rymanów	120	92	43	76	104
Sambor	94	63	61	104	126
Sanok	114	85	34	82	110
Skole	85	30	85	126	148
Skołyszyn	128	102	58	64	94
Sloboda rugurska Grube	165	129	156	196	216
Stanislau	49	74	102	142	160
Stróże	136	110	68	52	85
Ustrzyki	104	76	43	91	118
Wola-Lużańska	134	106	65	58	87
Zagórz	112	83	34	85	110
Zagórzany	132	104	61	61	92
Zuczka	76	100	126	166	185

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
9	Nr. 112 vom 28. September 1899	1986	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl)	Moinesti Ploesti Plopeni Targovistea	Ulm	30. April 1900	Neue Frachtsätze sind in den vom 1. April 1900 giltigen neuen directen Tarifen für den Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg und für den Rumän.-Süddeutschen Eisenbahnverband enthalten
10	Nr. 4 vom 11. Jänner 1900	334			I. Petroleumnaphtha (Rohbenzin) II. Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl)	Doicesti Plopeni Ploesti Targovistea	Mannheim Mannheim-Neckarvorstadt Mannheim B. B. Regensburg Bregenz Buchs Lindau (k. k. St.B. und Bayer. St.B.) St. Margrethen		
11	Nr. 4 vom 11. Jänner 1900	343			a) Rohpetroleum etc. b) raffinirtes Petroleum c) Petroleumnaphtha (Rohbenzin)	Baicoi Bucarest N. Campina Doftana Doicesti Gageni Moinesti Monteor Onesti Ploesti Plopeni Targovistea	Eislingen		
12	Nr. 5 vom 13. Jänner 1900	408			Petroleum, raffinirtes	Adjud Alhesti Bacau Baicoi Bucarest N. Buzeu Campina Doftana Doicesti Monteor Onesti Ploesti Plopeni Targovistea Targul-Ocna Ulmeni	Bregenz, Buchs, Lindau, St. Margrethen loco und trs.		
					Benzin aus Erdöl, ferner Petroleumnaphtha etc.	Bucarest Nordbhf. Campina			
13	Nr. 6 vom 16. Jänner 1900	491	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl Mineralthecr, sowie Mineralthecrrückstände	Borysław Drohobycz Głęboka Gorlice Grybów Iwonicz Jasło Kolomeá Krosno Lemberg - Podzamcze Marcinkowice Neu-Sandec Posada-Chryrowska Przemyśl Stróże Ustrzyki Wola-Łużańska Zagórzany	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező) Landesgrenze bei Beskid Landesgrenze bei Łupków (Vidrány) Orló transit Zwardon	30. April 1900	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
13	Nr. 128 vom 7. November 1899	2269	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohrzucker), ferner für Candiszucker	diversen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Marchegg transito (für Sendungen nach Györ und Tótmegyer, sowie nach über diese beiden Stationen hinaus gelegenen Stationen)	In Rubrik 6 „bei Erfüllung nachstehender Bedingungen" ist mit Giltigkeit vom 1. April 1900 die weitere Bedingung nachzutragen „Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender"	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

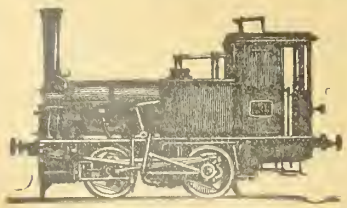
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
71	Nr. 28 vom 10. März 1900	1053	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Güter des Specialtarifes 1 als Frachtgut	diversen Stationen oder umgekehrt	Carlsbad (B.E.B.) und Karlsbad Centralbahnhof	In der Tabelle ist die Stationsbezeichnung „Kant" auf „Kauth" richtig zu stellen	

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

(613)



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

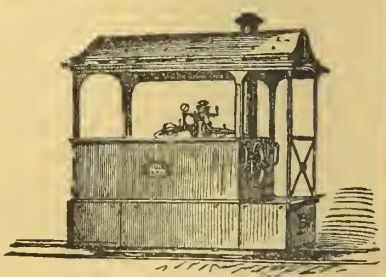
von 2—12 Pferdekraft.

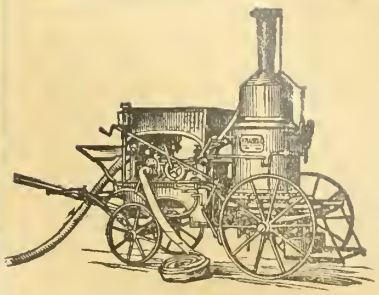
Dampf-Feuerspritzen

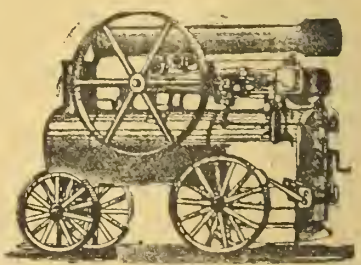
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. **Wien, 20. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1900. — Die Beschaffung von Wohnungen für Staatseisenbahnbedienstete in Bayern. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 8. März 1900, Z. 15.938 ex 1899, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen, sämmtliche österreichischen und gemeinsamen Hauptbahnen und an alle mit Dampf betriebenen Localbahnen, betreffend die neuerliche Anempfehlung rother Signalgläser mit eingegossenem Drahtnetze.

In einem kürzlich vorgekommenen Falle, in welchem ein in eine Station einfahrender Zug mit einem dort gestandenen Zuge collidirte, wurde constatirt, dass das rothe Glas des auf „Verbot der Einfahrt" gestellten Distanzsignals gebrochen und gegen den Zug weisses Licht sichtbar war.

Im Hinblicke auf die Gefahren, welche für die Sicherheit des Verkehres durch Zerbrechen und Herausfallen der rothen Signalgläser hervorgerufen werden können, wird der h. ä. Erlass vom 29. December 1896, Z. 21.177, mit welchem die Anwendung rother Signalgläser mit eingegossenem Drahtnetz, geliefert von der Firma Siemens & Halske in Wien, empfohlen wurde, mit dem Beifügen in Erinnerung gebracht, dass derartige Signalgläser in erster Linie bei feststehenden, sowie bei den zur Kennzeichnung des Schlusses und der Spitze des Zuges dienenden Signalen anzuwenden wären.

Der k. k. General-Inspector:
Gerstel m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Gross-Reifling nach Maria-Zell mit einer Abzweigung von Palfan nach Göstling.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten und beeideten Bauingenieur Oswald Liss in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gross-Reifling der k. k. Staatsbahnen nach Maria-Zell mit einer Abzweigung von Palfan nach Göstling im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. Jänner 1900. Z. 60.412/2 ex 1899.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem geeigneten Punkte nächst der Station Neuhaus nach Kamenitz a. L.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Josef Langthaler in Zlabings die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte nächst der Station Neuhaus der k. k. Staatsbahnen nach Kamenitz a. L. im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. März 1900. Z. 5993/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau von Schiffahrtscanälen zwischen Wien—Prerau—Oderberg—Krakau und Prerau—Pardubitz, sowie Krakau—Sadowa—Wisznia—Brody mit einer Abzweigung von Sadowa—Wisznia nach Petrylow zum Anschlusse an den Dniester.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen die dem behördlich autorisirten und beeideten Civilingenieur Rudolf Ritter von Gunesch in Wien mit dem Erlasse vom 20. März 1897, Z. 8384, ertheilte und mit den Erlässen vom 31. März 1898, Z. 14.744, und 24. März 1899, Z. 11.687, verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau von Schiffahrtscanälen zwischen Wien—Prerau—Oderberg—Krakau, Prerau—Pardubitz und Krakau—Sadowa—Wisznia—Brody mit einer Abzweigung von Sadowa—Wisznia nach Petrylow zum Anschlusse an den Dniester neuerdings auf ein Jahr, d. i. bis 20. März 1901 und unter den bisherigen Bedingungen verlängert.

Wien, am 21. Februar 1900. H.-M.-Z. 9038.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Hainfeld nach Neulengbach, eventuell zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der k. k. Staatsbahnlinie Wien—St. Pölten zwischen Neulengbach und Rekawinkel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Secretär der Wiener Tramway-Gesellschaft i. P., Dr. Ludwig Mandl in Wien, die mit dem Erlasse vom 18. August 1899, Z. 35.815/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 101 vom 31. August 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein von Hainfeld über Laaben nach Neulengbach, eventuell über Altlengbach zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der k. k. Staatsbahnlinie Wien—St. Pölten zwischen Neulengbach und Rekawinkel führende normalspurige Localbahn im Sinne der bestehenden Normen auf weitere sechs Monate neuerlich ertheilt.

Wien, am 22. Februar 1900. Z. 8825/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Bahn niederer Ordnung von Gloggnitz nach Maria-Schutz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, im Vereine mit der Gemeinde Schottwien die mit dem Erlasse vom 11. October 1897, Z. 14.660/I (Verordnungs-Blatt Nr. 123 vom 23. October 1897), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte, und mit den Erlässen vom 30. December 1898, Z. 57.460/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 12 vom 31. Jänner 1899), und vom 27. Juli 1899, Z. 35.326/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 101 vom 31. August 1899), jeweils auf die Dauer von weiteren sechs Monaten erneuerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende, normal-, eventuell schmalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Gloggnitz der Südbahnlinie Wien—Graz über Schottwien nach Maria-Schutz für die Dauer weiterer sechs Monate neuerlich ertheilt.

Wien, am 22. Februar 1900. Z. 6188/2.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. März 1900, Z. 11.715, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 27. Februar 1900 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 21. December 1899 eröffnete Theilstrecke Turdossin—Suchahora der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Localbahn im Árvathal dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 6. März 1900 Kenntniss gegeben und hiezu bemerkt, dass die Localbahn im Árvathal von einer Verwaltung betrieben wird, deren gesammtes Netz, soweit nicht einzelne Theile ausdrücklich ausgeschlossen sind, dem Internationalen Uebereinkommen bereits untersteht, somit eine Aenderung der Eisenbahnliste nicht erforderlich ist. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen.

Wien, am 13. März 1900.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. Jänner 1900, Z. 3596, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 24. Jänner 1900. **Wittek** m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
8211	Szedressy Belá	.	.	.	1	.	*a*)
10020	Weber Mathias	1	.	.	.	.	1
10602	Tóth Anton	1	.	.	.	.	1
10614	Baume Josef Carl	1	.	.	.	.	1
10828	Krejči Josef	1	.	.	.	.	1
11342	Woženilek Josef	1	.	.	.	.	1
11710	Vlahović Vid	1	.	.	.	.	1
11885	Jurza Michael	1	.	.	.	.	1
12319	Baltorinić Janko	1	.	.	.	.	1
12736	Kettner Alois	1	.	.	.	.	1
12940	Benić Josef	.	.	.	1	.	1
13052	Harsir Johann	1	.	.	.	.	1
13339	Raft Stefan	1	.	.	.	.	1
14028	Völkel Alexander	1	.	.	.	.	1
14059	Forster Carl	1	.	.	.	.	1
14078	Jaworczykowski Jan Theobald	1	.	.	.	.	1
14176	Werchracki Stefan	1	.	.	.	.	1
14426	Ofra Gregor	1	.	.	.	.	1
14609	Schamschula Eduard	1	.	.	.	.	1
14663	Fiala Wenzel	1	.	.	.	.	1
14744	Schnepf Josef	1	.	.	.	.	1
14778	Bradač Tomo	1	.	.	.	.	1
14869	Olbrich Augustin	1	.	.	.	.	1
15144	Bencze Janos	1	.	.	.	.	1
15280	Zatloukal Alois	.	.	1	.	.	1
15314	Nieber Johann	1	.	.	.	.	1
15515	Lingsch Victor	1	.	.	.	.	1
15787	Bruckner Josef	1	.	.	.	.	1
15885	Walter Georg	1	.	.	.	.	1
15954	Csár Johann	1	.	.	.	.	1
15957	Pospišel Ignaz	1	.	.	.	.	1
16010	Šoupal Georg	.	.	.	.	1	.
16109	Kovář Josef	1	.	.	.	.	1
16154	Demartin August	1	.	.	.	.	1
16165	Kubat Wilhelm	1	.	.	.	.	1
16180	Ludwig Hubert	1	.	.	.	.	1
16211	Vacek Friedrich	1	.	.	.	.	1
16233	Vida Simon	1	.	.	.	.	1
16471	Hanusch Ferdinand	1	.	.	.	.	1
16486	Rebernak Johann	1	.	.	.	.	1
16523	Steiner Wilhelm	1	.	.	.	.	1
16562	Fischer Wenzel	1	.	.	.	.	1
16570	Poljak Franz	1	.	.	.	.	1
16572	Grüner Anton	1	.	.	.	.	1
16654	Wolf Carl	1	.	.	.	.	1
16732	Windisch Josef	1	.	.	.	.	1
16764	Rokić Lazar	1	.	.	.	.	1
16785	Habert Gottfried	1	.	.	.	.	1
16801	Christofoli Santo	1	.	.	.	.	1
16820	Fürt Anton	.	.	.	1	.	*a*)
16865	Kade Franz Josef	.	.	.	1	.	*a*)
16874	Wales Franz	1	.	.	.	.	1
16888	Morávek Johann	1	.	.	.	.	1
16891	Stöger Carl	1	.	.	.	.	1
16943	Weeber Adolf	1	.	.	.	.	1
16946	Bošina Josef	1	.	.	.	.	1
16954	Skrabut Johann	1	.	.	.	.	1
16985	Feig Johann	1	.	.	.	.	1
17008	Starzak Michael	1	.	.	.	.	1
17028	Hallady Engelbert	1	.	.	.	.	1
17029	Kajma Johann	1	.	.	.	.	1
17049	Pogledić Ivan	1	.	.	.	.	1
17051	Gajšek Vincenz	1	.	.	.	.	1
17063	Galter Carl	1	.	.	.	.	1
17072	Mandl Carl Ferdinand	1	.	.	.	.	1
17117	Pollak Carl	1	.	.	.	.	1
17119	Culik Johann	1	.	.	.	.	1
17127	Freiszler Ludwig	1	.	.	.	.	1
17160	Gospodarić Stefan	1	.	.	.	.	1
17175	Ransmaier Johann	1	.	.	.	.	1
17191	Brüll Nathan	1	.	.	.	.	1
17193	Soltys Alexander	1	.	.	.	.	1
17208	Mihailing Demeter	1	.	.	.	.	1
17252	Neundlinger Franz	1	.	.	.	.	1
17278	Wand Carl	1	.	.	.	.	1
17298	Motal Wilhelm	1	.	.	.	.	1
17310	Jakl Johann Georg	1	.	.	.	.	1
17391	Pogačar Franz	1	.	.	.	.	1
17421	Valenšag Franz	1	.	.	.	.	1
17422	Liebmann Isaak	1	.	.	.	.	1
17442	Chlumecký Franz	1	.	.	.	.	1
17494	Franclich Nikolaus	1	.	.	.	.	1
17501	Kühn Johann	1	.	.	.	.	1
17507	Eder Josef	1	.	.	.	.	1
17553	Werner Johann Baptist	1	.	.	.	.	1
17565	Krejčik Carl	1	.	.	.	.	1
17572	Gujás Stefan	1	.	.	.	.	1
17584	Pečnik Jakob	1	.	.	.	.	1
17605	Janiček Josef	1	.	.	.	.	1
17623	Kleinert Moriz	1	.	.	.	.	1
17636	Rohn Adalbert	1	.	.	.	.	1
17639	Berl Johann	1	.	.	.	.	1
17640	Matlas Josef	1	.	.	.	.	1
17644	Firmann Carl	1	.	.	.	.	1
17659	Haberhauer Rudolf	1	.	.	.	.	1
17676	Ausec Hermagorus	1	.	.	.	.	1
17710	Schustek Victor	1	.	.	.	.	1
17723	Vretska Heinrich	1	.	.	.	.	1
17724	Dalla-Costa Michael	1	.	.	.	.	1
17728	Boubal Franz	1	.	.	.	.	1
17734	Budeschinsky Adolf	1	.	.	.	.	1
17769	Zelwecker Ferdinand	1	.	.	.	.	1
17780	Mojžíš Anton	1	.	.	.	.	1
17793	Kawecki Carl	1	.	.	.	.	1
17833	Zeidler Carl Johann	1	.	.	.	.	1
17835	Knopf Gustav	1	.	.	.	.	1
17837	Szmolik Eduard	1	.	.	.	.	1
17841	Gallinowsky Theodor	1	.	.	.	.	1
17861	Wilfan Victor	1	.	.	.	.	1
17874	Pfeifer Franz	1	.	.	.	.	1
17890	Chlebus Carl	1	.	.	.	.	1
17894	Schramek Anton	1	.	.	.	.	1
17907	Vevoda Franz	1	.	.	.	.	1
17910	Zötsch Ignaz	1	.	.	.	.	1
17922	Ilner Johann	1	.	.	.	.	1
17973	Kordina August	1	.	.	.	.	1
18004	Herzig Felix	1	.	.	.	.	1
18044	Bretterklieber Ferdinand	1	.	.	.	.	1
18083	Schneid Jakob	1	.	.	.	.	1
17356	Jenšik Franz	1	.	.	.	.	1
17655	Podzimek Ferdinand	1	.	.	.	.	1

a) Certificat in Verlust gerathen.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
					1900				1899				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten		
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.828·6	7.824·5	2,600.400	1,600.800	3,432 500	11,717.500	15,150.000	1.936	14,120.934	1.804	+ 7·3	7.828·6	7.824·5
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	148.127	213.943	230 006	868.867	1,098.873	1.561	1.055.097	1.499	+ 4·1	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	49.100	55.299	28.058	135.522	163.580	1.364	152.823	1.283	+ 6·3	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	117.465	237.479	107.166	745.365	852.531	2.228	851.192	2.225	+ 0·1	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.616	55.299	4.087	93.587	97.674	1.445	116.378	1.722	— 16·0	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	25.000	25.000	12.000	73.400	85.400	1.254	79.788	1.172	+ 7·0	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.170·9	9.170·9	2,944.708	2,188.569	3,813.817	13,634.241	17,448 058	1.903	16 376.211	1.786	+ 6·6	9.170·9	9.170 9
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	73.260	37.640	61.940	130.900	192.840	494	192.200	492	+ 0·4	390·5	390·5
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B.	79·7	58·3	2.908	13.572	2.794	21.255	24.049	314	23.362	401	— 21·7	97·7	58·3
Budapester Localbahnen	46·6	46·6	246.574	4.132	51.705	5.404	57.109	1.226	60.058	1.289	— 4·9	46·6	46·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	. . . .	49.785	. . . .	10.407	. . . .	10.407	1.196	. . . .	. . . .	. . .	8·7	. . .
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8·0	8·0	123.401	171	17.693	96	17.789	2.224	18.334	2 292	— 3·0	8·0	8·0
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.750	1.876	5.599	8.767	14.376	320	10.520	234	+ 37·7	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.759	5.606	406	4.714	5.120	1.506	3.573	1.051	— 43·3	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	3.384	1.758	2.448	3.284	5.732	591	4.709	485	+ 21·8	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	12.337	16.162	3.239	23.069	55.308	609	34.103	588	+ 3·6	58 0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.B.	84·6	84·6	5.224	3·005	3.390	14.956	17.346	205	17.924	212	— 3·3	84·6	84 6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.375	1.740	2.937	5.053	7.990	160	7.126	143	+ 11·9	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	32 118	12.882	39.109	10.981	100.000	394	92.400	364	+ 8·2	253·6	227·6
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Torontaler Localbahnen	348·5	348 5	49.581	10.314	37.777	41.030	77.797	223	106.145	305	— 26·9	348·5	234·8
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.400	6.950	4.689	13.571	18.260	426	18 238	425	+ 0·2	42·9	42·9
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	64·0	. . . .	3.765	1.094	1.654	2.378	4.032	63	. . . .	. . . .	. . .	28·2	. . .
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	294	892	160	1.490	1.650	78	1.190	56	+ 39·3	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	12.931	831	5.097	1.773	6.870	252	7.024	257	— 1·9	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	7.606	11.284	7.482	32.960	40.442	328	38.643	314	+ 4·5	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	7.066	1.005	3.040	2.874	6.514	374	6.192	356	+ 5·1	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	11 355	5.648	5.519	12.565	18.083	166	14.029	128	+ 29·7	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	27·5	8.876	3.320	6.671	10.344	17.015	241	6.998	254	— 5·1	40·9	2 1
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.938	8.788	1.872	29.805	31.677	960	33.994	1.030	— 6·8	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.510	3.514	873	2.058	2.931	341	2.757	320	+ 6·6	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.345	1.196	1.845	1.896	3.741	295	4.092	322	— 8·4	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.913	6.756	2.955	8.373	11.328	809	10.300	736	+ 9·9	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.794	1.979	687	1.035	2.622	238	2.800	255	— 6·7	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.731	565	683	780	1.463	157	1.686	181	— 13·5	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·2	. . . .	5.735	375	2.329	1.152	3.481	164	. . . .	. . .	. . .	4·8	. . .
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·4	. . . .	4·266	1·712	2 953	5.128	9.081	116	. . . .	. . .	. . .	19·5	. . .

Eisenbahnen im Monate Jänner 1900.

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1899 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1899 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1899 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1899 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1899 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
2,600.400	1,600.800	3,432.500	11,717.500	15,150.000	1.936	3,383.152	10,737.782	14,120.934	1.804	+ 7·3	23.232	21.648	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
148 127	213 943	230.006	868.867	1,089.873	1.561	237.831	817.266	1,055.097	1.499	+ 4·1	18 752	17.988	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
49.100	55.948	28.058	135.522	163.580	1.364	31 320	121.503	152.823	1.283	+ 6·3	16.368	15.396	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
117.465	237.479	107.166	745.365	852.531	2.228	108.538	742.654	851.192	2.225	+ 0·1	26.736	26 700	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
4.616	55.299	4.087	93.587	97.674	1.445	4.246	112.132	116.378	1.722	− 16·0	17.240	20.664	Mohács-Fünfkirchner Bahn
25.000	25.100	12.000	73.400	85.400	1.254	11 316	86.471	79.787	1.172	+ 7·0	15.048	14.064	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
2,944.708	2,188.569	3,813.817	13,634.241	17,448.058	1.903	3,776 403	12,599.808	16,376.211	1.786	+ 6·6	22.836	21.432	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
73.260	37.640	61.940	130.900	192.840	494	59.600	132.600	192.200	492	+ 0·4	5.928	5.904	Arader u. Csánader E.
2.908	13.572	2.794	21.255	24.049	314	1.962	21.400	23.362	401	− 21·7	3.768	4.812	Belisče-Kapelna-Noskovci
246.574	4.132	51.705	5.404	57.109	1.226	55.920	4.138	60.058	1.289	− 4·9	14.712	15.468	Budapester Localbahnen
49.785	. . . .	10.704	. . . .	10.407	1.196	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	14.352	. . .	Budapest-Budafok
123.401	171	17.693	96	17.789	2.224	16.790	1.544	18.334	2.292	− 3·0	26.088	27.504	Budapest-Szt. Lörincz
4.750	1.876	5.599	8.777	14.376	320	5.028	5.492	10.520	234	+ 36·7	3.840	2.808	Eperjes-Bartfeld
1.759	5.606	406	4.714	5.120	1.506	457	3.116	3.573	1.051	+ 43·3	18.072	12.612	Holics-Gödinger Localbahn
3.384	1.758	2.448	3.284	5.732	591	2.250	2.453	4.704	485	+ 21·8	7.092	5.820	Keszthély—B.-Szt. György
13.337	16.162	3.239	32.096	35.308	609	3.137	30.966	34.103	588	+ 3·6	7.308	7.056	Marmaroser Salzb. A.-G.
5.224	3.005	3.390	13.956	17.346	205	3.496	14.428	17.924	212	− 3·3	2.460	2.544	Nagy-Károly—Somkut
6.375	1 740	2.937	5.053	7.990	160	3.140	3.986	7.126	143	+ 11·9	1.920	1.716	Segesvár—Szent-Agota
32.188	12 882	39.109	60.891	100.000	394	37.332	55.068	92.400	364	+ 8·2	4.728	4.368	Számosthal-Bahn
. . . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	. . . .	2.100	2.100	368	. . .	4.416	4.416	Terret-Kovásznaer Bahn
49.581	10.314	36.767	41 030	77.797	223	40.076	66 068	106.144	305	− 26·6	2.676	3.660	Torontaler Localbahnen
7.400	6.950	4.689	13.571	18.260	426	4.768	13.470	18.238	425	+ 0·2	5.112	5.100	Ungthalbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
3.765	1.094	1.654	2.378	4.032	63	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	756	. . .	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
294	892	160	1.490	1.650	78	180	980	1.160	56	+ 39·3	936	672	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
12.931	831	5.097	1.773	6.870	252	5.702	1.322	7.024	257	− 1·9	3.024	3.084	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
7.606	11.284	7.482	32.960	40.442	328	8.661	29.982	38 643	314	+ 4·5	3.936	3.768	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
7.066	1.005	3.640	2.874	6.514	374	3.635	2.557	6.192	356	+ 5·1	4.488	4.272	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
11.355	5.648	5.519	12.564	18.083	166	6.463	7.566	14.029	128	+ 29·7	1.992	1.536	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
8.876	3.320	6.671	10 344	17.015	241	3.098	3.900	6.998	254	− 5·1	2.892	3.048	Arvathalbahn
3.938	8.788	1.872	29.805	31.677	960	1.678	32.316	33.994	1.030	− 6·8	11.520	12.360	Gölnitzthal-Bahn
2.510	3.514	873	2.058	2.931	341	832	1.924	2.756	320	+ 6·6	4.092	3.840	Késmark—Szepes-Béla
3.345	1.196	1.845	1.896	3.741	295	2.140	1.952	4.092	322	− 8·4	3.540	3.864	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
5.913	6.756	2 955	8.373	11.328	809	2.500	7.800	10.300	736	+ 9·9	9.708	8 832	Poprádthal-Bahn
1.794	1.979	687	1.935	2.622	238	870	1.930	2.800	255	− 6·7	2.856	3.060	Szepes-Béla—Podoliner B.
1.731	565	683	780	1.463	157	712	974	1.686	181	− 13·3	1.884	2 172	Szepes Olaszi-S.Varalja
5.735	375	2 329	1.152	3.481	164	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.968	. . .	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
4.266	1.712	3.953	5.128	9.081	116	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.392	. . .	Zsibó-Nagybánya . . . .

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen: 1900				1899		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Torontaler Localbahnen.													
Temesvár-Modos	52·3	52·3	10.554	1 336	8.449	6.581	15.030	287	19.484	372	— 22·9	52·3	52·3
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	30.000	4.700	17.400	8 200	25.600	197	25.477	196	+ 0·5	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	34.900	5.600	24.400	13.200	37.600	259	37.932	262	— 1·1	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	6 700	2.000	4.400	4.200	8.600	145	7 597	128	+ 13·3	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108 6	108·6	30.600	5.900	20.200	17.000	37.200	343	35 960	331	+ 3·6	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	16.400	4 300	8.200	8.000	16.200	196	15.083	182	+ 7·7	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·2	7.700	2.200	6.200	4.200	10 400	118	9.348	106	+ 11 3	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	131·9	42.300	6.000	26.200	21.200	47.400	267	34.622	263	+ 1·5	177·8	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	6.400	5.400	5.000	9.000	14.000	242	12.153	210	+ 15·2	57·8	57·8
Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	37.700	13.200	22.600	20.800	43.400	415	41.611	398	+ 4 3	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	25.800	33.800	19.600	70 200	89.800	910	84.349	855	+ 6·4	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	10.500	3.800	9.200	7.800	17.000	269	16.400	259	+ 3·9	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	2.800	2.300	1.000	5.400	6.400	270	7.084	298	— 9·4	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	9.300	800	5.000	1.800	6.800	173	6.195	158	+ 9·5	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	22.800	5.300	14.600	15.200	29.800	219	28.322	208	+ 5·3	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	20.700	4.900	11.200	8.800	20.000	352	20.178	355	— 0 8	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	71.300	34.900	42.800	113.000	155.800	458	150.021	441	+ 3·8	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.B.	106·4	106·4	13.400	3.300	11 .000	9.800	20.800	195	20.325	191	+ 2·1	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.500	1.100	4.800	3.400	8.200	158	8.668	167	— 5·4	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	. . . .	3.500	600	1.400	1.000	2.400	96	. . . .	. . .	. . .	25·0	. . . .
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	66·1	8.400	3.200	6.400	7.600	14.000	212	14.767	223	— 4·9	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	24.600	14.000	20.200	31.000	51.200	252	48.488	239	+ 5·4	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4 500	2.600	3.600	6.800	10.400	247	10.496	249	— 0·8	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7.200	1.300	5.600	4.000	9.600	173	9.217	166	+ 4·2	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7 600	2.200	5.200	4.600	9.800	278	8.640	245	+ 13·5	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	2.100	700	1.200	1.200	2.400	192	1.907	153	+ 25·5	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	. . . .	4.000	600	2.400	1.600	4.000	99	. . . .	. . .	. . .	40·5	. . . .
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	6.100	1.700	4.400	3.800	8.200	152	7.099	131	+ 16·0	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.600	2 300	2 000	3.600	5.600	214	4.851	185	+ 15·7	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44 4	44·4	7.000	700	3.800	1.600	5 400	122	4.920	111	+ 9·9	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	8.500	5.600	7.000	15.600	22.600	382	23.892	404	— 5·4	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38 5	38·5	5.800	400	3.600	1.000	4.600	119	5.038	131	— 9·2	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	3.900	200	1 800	400	2.200	72	2.263	74	— 2·7	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.500	800	4.800	2.800	7.600	74	6 305	62	+ 19·4	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	8.800	600	6.000	1.400	7.400	139	6.900	130	+ 6·9	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	1.600	400	1.600	2.000	107	1.730	93	+ 15·1	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	. . . .	4.400	3.400	2.200	4·800	7.000	303	. . . .	. . .	. . .	23·1	. . . .
Körös-Belovár Localbahn	78·2	32·4	18.400	3.000	11.400	9.400	20.800	266	9.890	305	— 12·8	78·2	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	10 000	2.200	3.200	4.000	7.200	324	6.883	310	+ 4·5	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	13.500	3.400	10.000	10.000	20.000	175	16.667	146	+ 19·9	114·3	114·3
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	22.600	7.600	15.400	25.400	40.800	218	36.133	193	+ 13·0	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114 7	103·0	22.800	8.400	13.200	12.200	26.000	227	22.789	221	+ 2·7	114·7	103·0
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	8.200	2.500	6.200	8.000	14.200	129	11.501	104	+ 24·0	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	9 400	1.900	6.200	4.200	10.400	322	9.403	291	+ 10·7	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	227·5	41.800	9.900	23.400	27.200	50.600	163	40.580	178	— 8·4	309·8	227·5
Mezötur-Turkéve	15·3	15 3	4.500	1.200	1.800	1.600	3.400	222	2.901	190	+ 16·8	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6 100	2.900	2.800	10.400	13.200	323	12.770	312	+ 3·5	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	6.800	1.900	3.400	4.000	7.400	261	6.040	313	+ 22·5	28·4	28·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.800	4.100	18.200	17.400	35.600	506	41.631	591	— 14·3	70·4	70·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.100	400	1.000	600	1.600	134	1.134	95	+ 41·0	11·9	11·9
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	18.200	6.200	12.400	15.400	27.800	238	26.807	230	+ 3·5	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	21 000	4.600	17.200	15.600	32.800	292	29.345	261	+ 11·9	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner

Beförderte		Einnahmen								Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Torontáler Localbahnen.
10.554	1.336	8 449	6.581	15.030	287	6.663	12.821	19.484	372	— 22·9	3.444	4.464	Temesvár-Modos
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
30.000	4.700	17.400	8.200	25.600	197	17.772	7.705	25.477	196	+ 0·5	2.364	2.352	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
34.900	5 600	24.400	13.200	37 600	259	23.992	13.940	37.932	262	— 1·1	3.108	3.144	Baja-Zombor-Neusatz
6.700	2.000	4.400	4.200	8.600	145	3.939	3.658	7.597	128	+ 13·3	1.740	1.536	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
30.600	5.800	20.200	21 200	37.200	343	19.606	16 354	35.960	331	+ 3·6	4.116	3.972	Bács-Bodrogher Comitatsb.
16.400	4.300	8.200	9.000	16.200	196	7.867	7.216	15 083	182	+ 7·7	2.352	2.184	Békés-Csanáder Bahn
7.700	2.200	6.200	20.800	10.400	118	5.716	3.632	9 348	106	+ 11·3	1.416	1.272	Bicske—Sárbogárd
42.300	6.000	26.200	70 200	47.400	267	19.654	14.968	34.622	263	+ 1·5	3.204	3.156	Bihárer Vicinalbahnen
6.400	5.400	5.000	7.800	14 090	242	4.238	7.915	12.153	210	+ 15·2	2.904	2.520	Boldvathalbahn
37.700	13.200	22.600	5.400	43.400	415	21.794	19.817	41.611	398	+ 4·3	4 980	4.776	Háromszéker Localb.
25.800	33.800	19.600	17.000	89.800	910	17.708	66.641	84.349	855	+ 6·4	10.920	10.260	Budapest-Gran Localb.
10.500	3.800	9.200	8.200	17.000	269	8.717	7.683	16.400	259	+ 3·9	3.228	3.108	Budapest-Lájosmizse
2.800	2 300	1.000	4.200	6.400	270	906	6.178	7.084	298	— 9·4	3.240	3.576	Csetnekthal-Bahn
9.300	800	5.000	1.800	6.800	173	4 806	1.399	6.195	158	+ 9·5	2.076	1.896	Debreczin—Nagy-Léta
22.800	5.300	14.600	15.200	29.800	219	14.174	14.148	28.322	208	+ 5·3	2.628	2.496	Debreczin-Füzesabony
20.700	4.900	11.200	8 800	20.000	352	11.888	8.290	20.178	355	— 0·8	4.224	4.260	Debreczin-Hajdu-Nánás
71.300	34.900	42.800	113.000	155.800	458	41.230	108.794	150 025	441	+ 3·8	5.496	5.292	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
13.400	3.300	11.000	9.800	20.800	195	10.790	9.535	20.325	191	+ 2·1	2.340	2.292	Weissenb. und Tolnaer C.B.
6 500	1.100	4.800	3.400	8.200	158	4 447	4.221	8.668	167	— 5·4	1.896	2.004	Felek-Fogaraser Bahn
3.500	700	1.400	1.000	2.400	96	. . . . .					1.152	. . .	Félegyháza-Majsaer L.-B.
8.400	3.200	6.400	7 600	14.000	212	5.956	8.811	14 76.	223	— 4·9	2.544	2 676	Garamberzencze-Léva
24.600	14.000	20.200	31.000	51.300	252	19.098	29.390	48.488	239	+ 5 4	3.024	2.868	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
4.500	2.600	3.600	6.800	10.400	247	2.807	7.689	10.496	249	- 0·8	2.964	2.988	Gyula-Fehervar-Zalathna
7.200	1.300	5.600	4.000	9.600	173	5.400	3.817	9.217	166	+ 4·2	2.076	1.992	Hegyes-Feketeh.-Palanka
7.600	2.200	5.200	4.600	9.800	278	4.550	4.090	8.640	245	+ 13·5	3.336	2.940	Székler Bahn
2.100	700	1.200	1.200	2.400	192	963	944	1.907	153	+ 25·5	2.304	1.836	Hidegkut-Gyönk-Tamási
4.000	600	2.400	1.600	4.000	99	. . . . .					1.188	. .	Honter Localbahn
6.100	1.700	4.500	3.800	8.200	152	3.919	3.150	7.099	131	+ 16·0	1.824	1.572	Kaposvár-Fonyod
3.600	2.300	2.000	3.600	5.700	214	1.891	2.960	4.851	185	+ 15·7	2.568	2.220	Kaposvár-Mocsolad
7.000	700	3.900	1.600	5.400	122	3.600	1.320	4.920	111	+ 9·9	1.464	1.332	Karczag-Tiszafüred
8.500	5.600	7.000	15.600	22.600	382	7.527	16.365	23.892	404	— 5·4	4.584	4.848	Kaschau-Torna
5.800	400	3.600	1.000	4.600	219	3.799	1.239	5.038	131	— 9·2	1.428	1.572	Kecskemét-Füllöpszállás
3.900	200	1.800	400	2.200	72	2.122	141	2.263	74	— 2·7	864	888	Kecskemet-Tisza-Ugher
7.500	800	4.800	2.800	7.600	74	4.347	1.958	6.305	62	+ 19·4	888	744	Kis-Küküllöthalbahn
8.800	600	6.090	1.400	7.400	139	5.702	1.198	6.900	130	+ 6·9	1.668	1.560	Komorn-Dunaszerdahely
1.500	1.600	400	1.600	2.000	107	346	1.384	1.730	93	+ 15·1	1.284	1.116	Komló—Bakócza-Felsöm
4.400	3.400	2.200	4 800	7.000	303	. . . . .					3.636	. . .	Körmend-Németujvár
18.400	3.000	11.400	9.400	20.800	266	5 372	4.518	9.890	305	— 12·8	3.192	3.660	Körös-Belovár Localb.
10.000	2.200	3.200	4.000	7.200	324	2.975	3.908	6.883	310	+ 4·5	3.888	3.720	Kun-Szt. Márton-Szentes
13.500	3.400	10.000	10.000	20.000	175	8.265	8.402	16.667	146	+ 19·9	2.100	1.752	Lonjathalbahn
22.600	7.600	15.400	25.400	40.800	218	13.838	22.295	36.133	193	+ 13·0	2.616	2.316	Ungarische Südostbahn
22.800	8.400	13.200	12.800	26.000	227	11.669	11.128	22.788	221	+ 2 7	2.724	2.652	Ungar. Nordwestbahn
8.200	2.500	6.200	8.800	14.200	129	4.525	6.976	11.501	104	+ 24·0	1.548	1.248	Máros-Ludás—Bistritz
9.400	1.900	6.200	4.200	10.400	322	5.729	3.684	9.403	291	+ 10·7	3.864	3.492	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
41.800	9.900	23.400	27.200	50.600	163	18.710	21.870	40.580	178	— 8·4	1.956	2.136	Mátra - Körösvideker Vereinigte Eisenbahnen
4.500	1.200	1.800	1.600	3.400	222	1.962	939	2.901	190	+ 16·8	2.664	2.280	Mezötur-Turkeve
6.100	2.900	2.800	10.400	13.200	323	2.576	10.194	12.770	312	+ 3·5	3.876	3.744	Muránythalbahn
6.800	1.900	3.400	4.000	7.400	261	2.888	3.152	6 040	213	+ 22·5	3.132	2.556	Nagy-Bellez—Privigye
22.800	4.100	18.200	17.400	35.600	506	17.233	24.398	41.631	591	— 14·3	6.072	7.092	G. Kikinda-G. Becskereker
3.100	400	1.000	600	1.600	134	804	330	1.134	95	+ 41·0	1.608	1.140	Hermannstadt—N.-Disznod
18.200	6.200	12.400	15.400	27.800	238	11.678	15.199	26.807	230	+ 3·5	2.856	2.760	Grosswardein-B.-Vaskoh
21.000	4.600	17.200	15.600	32.800	292	15.555	13.788	29.343	261	+ 11·9	3.564	3.132	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
					1900				1899				
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	12.600	3.000	7.800	10.000	17.800	312	14.843	260	+ 20·0	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·7		16.500	1.000	13.200	2.400	15.600	152				102·7	
Pancsova-Petrovoszello Localb.	32·5	32·5	4.800	1.000	2.400	1.600	4 000	123	2.949	91	+ 35·2	32·5	32·5
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	7.700	1.300	4.600	2.400	7.000	192	6.672	183	+ 4·9	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	4.700	20.300	1.800	39.800	41.600	2.298	36.414	2.012	+ 14·2	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	14.600	2.500	10 200	7.000	17.200	390	15.036	341	+ 14·4	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34 6	14.100	3.700	6.200	8.600	14.800	428	14.138	409	+ 4·6	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	6.000	1.600	1.800	4.200	6 000	162	4.366	117	+ 38·5	37·1	37·1
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	800	4.500	400	3.400	3.800	218	3 208	184	+ 18 5	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	8.400	2 300	4.200	5.400	9 600	204	8.217	174	+ 17·2	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	19.800	7.200	11.000	12.000	23.000	248	20.566	222	+ 11 7	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	5.600	600	3.600	1.800	5.400	136	5.229	132	+ 3·0	39·6	39·6
Szátmar-Nagybanyaer L.-B.	60·3	60·3	7.800	5.500	8.000	15.600	23.600	391	22.039	365	+ 7·1	60·3	60·3
Szegedin-Karlova L.B.	69·8	69·8	17 100	800	8.200	2.200	10.400	149	9.328	134	+ 11·2	69·8	69 8
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	9.300	600	2.800	1.000	3.800	198	3.457	180	+ 10 0	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	14.100	1.000	7.600	2.400	10.000	289	9.050	262	+ 10·3	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B.	93 2	93·2	17.000	16.800	10.200	27.200	37.400	401	37.238	400	+ 0·3	93·2	93·2
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.300	6.700	12.200	21.200	33.400	310	29.718	276	+ 12·3	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	15.700	8.900	13.200	28.000	41.200	340	38.373	317	+ 7·3	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	6.300	600	4.000	1.400	5.400	83	6.284	97	— 14·4	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	14.500	4.400	11.000	14.400	25.400	485	24.385	465	+ 4·3	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	8.000	1.000	2.400	1.000	3.400	162	3.348	159	+ 1·9	21·0	21·0
Taraczthal-Bahn	14·3	14·3	1.300	100	400	200	600	42	531	37	+ 13·5	14·3	14·3
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	2.300	600	1 800	1.000	2.800	92	3.526	115	— 20 0	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	16.400	1.100	8.200	2 800	11 000	172	8.457	132	+ 30·3	64·1	64·1
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	12.500	1.500	8.000	3.600	11.600	184	10.596	168	+ 9·5	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.B.	55·8	55·8	6.100	1.100	2.800	2.400	5.200	93	5.837	105	— 11·4	55·8	55·8
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	9.500	2.400	3.800	3.800	7.600	241	6.958	220	+ 9·5	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	5.200	2.800	2.400	4.200	6.600	181	5.401	148	+ 22·3	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	15.500	2 500	9.600	4.400	14.000	165	13.428	159	+ 3·8	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	4.400	9.500	6.400	19.200	25.600	482	24.147	455	+ 5·9	53·1	53·1
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	6.900	5.000	2 200	18.000	20.200	469	19.569	454	+ 3·3	43·1	43 1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	6.200	1.100	2.600	2.200	4.800	99	4.023	83	+ 19·3	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	7.500	4.100	4.200	11.600	15.800	354	13.789	309	+ 14·6	44·6	44·6
Localbahnen zusammen	8.055·7	7.442·0	1,785.035	539.003	977.792	1,353.191	2,330.983	289	2,163.379	291	— 0·7	8.055·7	7.442·0
Hauptsumme	17.226·6	16.612·9	4,729.743	2,727.572	4,791.609	14,987.432	19,779.041	1.148	18,539.590	1.116	+ 2·9	17.226·6	16.612·9

Die Theilstrecke „Margitta—Szilágy-Somlyó“ der Biharer Localbahn wurde am 29. December 1899 eröffnet; Länge 45·9 km.
Die Theilstrecke „Verócze—Katalena“ der Körös-Bellovár-Verócze-Barcser Localbahn wurde am 2. Jänner 1900 eröffnet; Länge 36·9 km.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. und k Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	10.533	4 626	8.156	23.399	31.555	300	38.804	370	— 19·0	105·0	105·0
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	48.903	57.259	62.578	338.472	401.050	627	376.885	589	+ 6·0	640·0	640·0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	93.369	4.862	6.973	4.865	11.838	2.077	11.552	2.027	+ 2·0	5·7	5·7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner													Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
12.600	3.000	7.800	10 000	17.800	312	6.603	8.240	14.843	260	+ 20·0	3.744	3.120	Nyiregyháza – M.-Szalka
16.500	1.000	13.200	2.400	15.600	152	. . . . .					1.824	. . .	Ó-Becse—Neusatz—Titel
4.800	1.000	2.400	1.200	4.000	123	1.810	1.139	2.949	91	+ 35·2	1.476	1.092	Pancsova-Petrovoszello
7.700	1.300	4.600	2.400	7.000	192	4.501	2.171	6.672	183	+ 4·9	2.304	2.196	Pápa-Csornaer Localbahn
4.700	20.300	1.800	39.800	41.600	2.298	1.651	34.763	36.414	2.012	+ 14·2	27.576	21.144	Petroszény-Lupény
14.600	2.500	10 200	7.000	17.200	390	9.076	5.960	15.036	341	+ 14·4	4.680	4.092	Pressburg-Dunaszerdahely
14.100	3.700	6.200	8.600	14.800	428	5.966	8.172	14.138	409	+ 4·6	5.136	4.908	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
6.000	1.600	1.800	4.200	6.000	162	1.814	2.552	4.366	117	+ 38·5	1.944	1.404	Püspökladány—F.-Gyarmat
800	4.500	400	3.400	3.800	218	363	2.845	3.208	184	+ 18·5	2.616	2.208	Ruma-Vrdnik
8.400	2.300	4.200	5 400	9.600	204	4.061	4.156	8.217	174	+ 17·2	2.448	2.088	Somogy-Szobb—Barcs
19.800	7.200	11.000	12.000	23.000	248	9.291	11.275	20.566	222	+ 11·7	2.976	2.664	Oedenburg-Pressburg
5.600	600	3.600	1 800	5 400	136	4.052	1.177	5.229	132	+ 3·0	1.632	1.584	Szatmár-Fehérgyarmat
7 800	5.500	8.000	15.600	23.600	391	7.775	14.264	22.039	365	+ 7·1	4.692	4 380	Szátmar-Nagybánya
17 100	800	8.200	2.200	10.400	149	7.450	1.878	9.328	134	+ 11·2	1.788	1.608	Szegedin-Karlova L.B.
9 300	600	2.800	1.000	3.800	198	2.590	867	3.457	180	+ 10·0	2.376	2.160	Szegzárd-Báttaszek
14.100	1.000	7.600	2.400	10.700	289	4.940	2.110	9.050	262	+ 10·3	3.468	3.144	Szentes—H.-M.-Vasárhely
17.000	16.800	10.200	27.200	37.400	401	9.085	28.153	37.238	400	+ 0·3	4.812	4.800	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
10.300	6.700	12.200	21.200	33.400	310	10.866	18.852	29.718	276	+ 12·3	3.720	3.312	Szilágyságer Eisenbahn
15.700	8.900	13.200	28.000	41.200	340	12.236	26.137	38.373	317	+ 7·3	4 080	3.804	Slavonische Localbahn
6.300	600	4.000	1.400	5.400	83	4.654	1.630	6.284	97	— 14·4	996	1.164	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
14 500	4.400	11.000	14.400	25.400	485	10.420	13.965	24.385	465	+ 4·3	5.820	5.580	Steinamanger-Pinkafeld
8.000	1.000	2.400	1.000	3.400	162	2.484	864	3.348	159	+ 1·9	1.944	1.908	Steinamanger-Rum
1.300	100	400	200	600	42	494	37	531	37	+ 13·5	504	444	Taraczthal-Bahn
2.300	600	1.800	1.000	2.800	92	2.598	928	3.526	115	— 20·0	1.104	1.380	Temesvár—Buziás
16.400	1.100	8 200	2.800	11.000	172	6.670	1.787	8.457	132	+ 30·3	2.064	1.584	Temesvár—Lippa-Radna
12.500	1.500	8.000	3.600	11.600	184	7.549	3.047	10.596	168	+ 9·5	2.208	2.016	Temesvár—N.-Szt. Miklos
6.100	1.100	2.800	2.400	5.200	93	3.161	2.676	5.837	105	— 11·4	1.116	1.260	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
9.500	2.400	3.800	3.800	7.600	241	3.621	3.337	6.958	220	+ 9·5	2 892	2.640	Ujszász—Jasz-Apáti
5.200	2.800	2.400	4.200	6.600	181	2.019	3.382	5.401	148	+ 22·3	2.172	1.776	Varasdin-Golubovec
15.500	2.500	9.600	4.400	14.000	165	9.160	4.263	13.428	159	+ 3·8	1.980	1.908	Versecz—Kubin-Dunapart
4.400	9.500	6.400	19.200	25.600	482	6.245	17.902	24.147	455	+ 5·9	5.784	5.460	Vinkovce-Brčka
6.900	5.000	2.200	18.000	20.200	469	2.255	17.314	19.569	454	+ 3·3	5.628	5.448	Zolyom-Brezó—Breznób.—Tiszolcz Localb.
6.200	1.100	2.600	2.200	4.800	99	2 635	1.388	4.023	83	+ 19·3	1.188	996	Zsebely-Csákovár-Bóka
7.500	4.100	4.200	11.600	15.800	354	3.342	10.447	13.789	309	+ 14·6	4.248	3.708	Zsitvathal-Bahn
1.785.035	539.003	977.792	1,353.991	2,330.983	289	885.572	1,277.807	1,163.379	291	— 0·7	3.468	3.492	**Localbahnen zusammen**
4,729.743	2,727.572	4,791.609	14,987.432	19,779.041	1.148	4,661.975	13,877.615	18,539.590	1.116	+ 2·9	13 776	13.392	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate Jänner 1900.

Dampfbetrieb.

10.533	4.626	8.156	23.399	31.555	300	8.412	30.392	38.804	370	— 19·0	3.660	4.434	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
48 903	57.259	62.578	338.472	401.050	627	70 855	306.030	376.885	589	+ 6·0	7.524	7.068	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

93.369	4.872	6.973	4.865	11.823	2.077	6.958	4.594	11.552	2.027	+ 2·0	24.924	24.324	Stadtbahn in Sarajevo

Die Beschaffung von Wohnungen für Staatseisenbahnbedienstete in Bayern.

Die bayerische Staatsregierung hat im Vorjahre der Kammer der Abgeordneten einen Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Wohnungen für Beamte, Bedienstete und Arbeiter der Staatseisenbahnen, zugehen lassen, nach welchem zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Beamten, Bediensteten und Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung durch Herstellung von Wohngebäuden und Gewährung von Baudarlehen der Betrag von Mk. 4,000.000 verlangt wird. Der Begründung des Gesetzentwurfes entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." folgendes Bemerkenswerthe:

Im Laufe der Jahre wurden rund 8000 Wohnungen für das Eisenbahnpersonal hergestellt; dieses besteht jedoch zur Zeit aus 4954 pragmatischen und statusmässigen Beamten, 3059 Unterbeamten, 13.617 Bediensteten, 2756 Hilfsbediensteten, 15.542 Werkstätten-, Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeitern, zusammen 39.928 Personen; die Gegenüberstellung beider Zahlen lässt über die Bedürfnissfrage keinerlei Zweifel und es wird nur unterschieden zwischen dem Wohnungsbedürfnisse a) an kleinen Stationen, b) an Stationen von mittlerem und grösserem Umfange und c) an Stationen in grösseren Städten.

Zu a): Auf diesen Stationen sind, der Natur der Verhältnisse entsprechend, die nöthigen Wohnungen grösstentheils vorhanden, und handelt es sich hier nur darum, einzelne, noch rückständige Bedürfnisse zu befriedigen, bezw. Verbesserungen an den vorhandenen Wohnungen vorzunehmen.

Zu b): Wesentlich misslicher liegen hier die Verhältnisse. Eine Anzahl solcher Stationen sind an kleinen Landstädten und Märkten angelegt, welche mit grösseren Plätzen in der Entwicklung nicht gleichen Schritt halten und von denen sich das Capital und infolgedessen auch die Bauthätigkeit zurückgezogen hat, weshalb hier ein sehr beklagenswerther Wohnungsmangel besteht. An einer Anzahl anderer mittlerer Stationen, die in weiten Entfernungen von geschlossenen Niederlassungen angelegt werden mussten und bei denen sich im Laufe der Zeit und trotz der Verkehrszunahme eine dementsprechende private Bauthätigkeit nicht entwickelte, genügen die ursprünglich als ausreichend bemessenen Wohnungen nun nicht mehr, weil das Personal infolge Verkehrszunahme erheblich vermehrt werden musste. An anderen Orten, woselbst sich mittlere Stationen befinden, hat sich durch Entstehung von Fabriken und infolge Aufschwunges der Industrie die Nachfrage nach Wohnungen derartig gesteigert, dass das Eisenbahnpersonal mittlere und kleinere Wohnungen nur zu unverhältnissmässig hohen Preisen erhalten kann. Aus all diesen Umständen erwächst daher der Staatsbahnverwaltung die Pflicht, gerade bei den mittleren Stationen auf die Erbauung von Wohnhäusern Bedacht zu nehmen. Es würde nach den gepflogenen Erhebungen hier den dringendsten Bedürfnissen Rechnung getragen werden können, wenn an rund 100 Stationen für etwa 450 mittlere Beamte und Bedienstete Wohnungen hergestellt würden.

Zu c): Wie schwer es ist, für Leute von mittlerem und geringem Einkommen in den grossen Städten entsprechende Wohnungen zu angemessenen Preisen zu erhalten, darf nach den vielseitigen Erörterungen, die in den letzten Jahren über die Wohnungsfrage in Wort und Schrift, in Versammlungen und Vereinen u. s. w. stattgefunden haben, als bekannt vorausgesetzt werden, gleichfalls auch, dass das Eisenbahnpersonal darunter ebenso sehr wie die Angehörigen anderer Staatsverwaltungszweige in gleicher wirthschaftlicher Lage zu leiden hat, ja dass zum Theil für dasselbe sogar noch grössere Schwierigkeiten bestehen, weil viele Beamte, Bedienstete und Arbeiter darauf angewiesen sind, ihre Wohnungen in der Nähe der Bahnhöfe zu suchen. Für das gesammte Eisenbahnpersonal in grossen Städten aber Wohnungen zu erstellen, wäre unausführbar und auch vielfach nicht im Interesse der Betheiligten gelegen; es wird deshalb in grösseren Städten die Erbauung von Wohngebäuden zunächst auf dasjenige Personal, welches aus dienstlichen Erwägungen thunlichst in der Nähe von bestimmten Anlagen, wie Rangirbahnhöfen, Werkstätteanlagen u. s. w. wohnen soll, in angemessener Anzahl zu beschränken sein. Des Weiteren empfehle es sich aber, hier einen anderen Weg einzuschlagen und Anschluss zu suchen an die Bestrebungen, mit welchen Gemeinde- und Privatvereinigungen der Wohnungsnoth zu steuern seit längerem bemüht sind und wobei in erster Linie als ein Mittel zur Bekämpfung derselben erkannt werden müsse: die Gewährung von Baudarlehen an Baugenossenschaften, wie in ähnlicher Weise auch bereits von der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung einzelnen Spar- und Bauvereinen Capitalien im Gesammtbetrage von über Mk. 1,000.000 zur Verfügung gestellt wurden und wobei die gemachten Erfahrungen sich als günstig erwiesen haben. Ein solches Vorgehen möchte deshalb auch bei der bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung ins Auge zu fassen sein.

Zur Herstellung der nach vorstehenden Darlegungen an kleinen und mittleren Stationen oder auch in grösseren Städten, an entlegenen Rangirbahnhöfen u. s. w. zu erbauenden Wohnhäuser wird im Laufe der Finanzperiode nur etwa die Hälfte der im Gesetze verlangten Summe benöthigt sein, und es bleibt somit auch der gleiche Betrag von etwa Mk. 2,000.000 zur Gewährung von Baudarlehen an Genossenschaften verfügbar. Mit diesen Mitteln kann nun wohl den dringendsten Bedürfnissen jedenfalls abgeholfen werden; es wird jedoch in Zukunft mit der Fürsorge in der Beschaffung von Wohnungen für das Personal seitens der Staatsregierung in gleicher Weise fortzufahren sein.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. März brachten die Abgeordneten Wohlmeyer und Genossen folgenden Antrag ein:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, das vom niederösterreichischen Landtage verfolgte Project der Fortsetzung der schmalspurigen Pielachthalbahn von Kirchberg an der Pielach nach Mariazell thunlichst zu fördern und finanziell soweit zu unterstützen, dass die Ausführung dieser als wichtig anerkannten Bahnlinie in kürzester Zeit erfolgen kann, selbst wenn vom Staate eine Fortsetzung der normalspurigen Bahn von Kernhof nach Mariazell geplant sein sollte."

In der Sitzung vom 12. März stellten die Abgeordneten Carl Iro und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Anfrage:

„Ist Seine Excellenz geneigt, noch vor Beginn der Sommerfrequenz zu veranlassen, dass auf der Linie Marienbad—Karlsbad die Fahrpreiserhöhung rückgängig gemacht und es wenigstens bei den bisherigen Fahrpreisen vorläufig verbleibt?

Ist Seine Excellenz geneigt, dahin zu wirken, dass auf der Strecke Marienbad—Karlsbad und Petschau—Luditz etc. überhaupt eine Herabsetzung der Fahrpreise stattfindet?"

Ferner richteten in der Sitzung vom 13. März an den Herrn Eisenbahnminister die Abgeordneten Dr. Šilený und Genossen eine Interpellation, betreffend die Stationsaufschriften in Triesch (Mähren), und die Abgeordneten Krempa und Genossen eine solche, betreffend die Versorgung der Witwe eines verunglückten Bahnschiebers.

In der Sitzung vom 15. März ergreift das Wort der Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

In Beantwortung der von den Herren Abgeordneten Fürsten Sapieha und Genossen in der 32. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. December 1899 an mich gerichteten Interpellation, betreffend die unzulängliche Entwässerung der Eisenbahngräben in einzelnen Theilen Galiziens, beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Es ist eine Thatsache, dass im Allgemeinen durch den Ausbau der Bahnen infolge der Anlage von Material- und sonstigen Bahngräben die unmittelbar an die Bahn angrenzenden nassen Grundstücke ohne Zuthun der betreffenden Grundeigenthümer entweder ganz oder doch zum grössten Theil trockengelegt werden, weil die Materialgräben nach den bestehenden Vorschriften so projectirt und ausgeführt werden müssen, dass für ihre gründliche Entwässerung nach Möglichkeit vorgesorgt werden kann. Auch wird es durch den Bestand dieser Material- und Abzugsgräben den Anrainern in der Regel ermöglicht, ihre Grundstücke rationell zu drainiren, und haben auch alle jene Grundbesitzer, welche derartige Meliorationen durchführten, jederzeit die kräftigste Unterstützung seitens der Staatsbahnverwaltung gefunden, indem denselben bereitwilligst gestattet wurde, ihre Drains entweder in die Materialgräben einzuleiten oder auch mit denselben den Bahnkörper zu unterfahren.

Als Beispiele eines solchen zwischen den Anrainern und den Bahnorganen bestehenden nachbarlichen Einvernehmens können die in den Gemeinden Zagórzany, Wiśniowa, Dobrzechów, Czudec, Niepołomice, Jedlicze und vielen anderen Gemeinden bereits durchgeführten Drainanlagen hervorgehoben werden, welche zumeist in den in der Interpellation angeführten Bezirken Jasło und Krosno liegen.

Wenn trotzdem vereinzelt den Wünschen der Anrainer nicht in vollem Masse entsprochen werden konnte, so lag der Grund darin, dass entweder über die Art der Wasserabführung keine klaren Verhältnisse vorlagen oder die Ausführung der nothwendigen Arbeiten auf unüberwindliche Schwierigkeiten stiess, oder schliesslich darin, dass die Wasserführung im Bereiche des Bahnkörpers wohl möglich war, die Weiterleitung des Wassers jedoch ohne Wiederherstellung der früher auf Nachbargründen bestandenen, jetzt aber vernachlässigten Abzugsgräben nicht bewirkt werden konnte.

Unter allen Umständen erfordern derlei Fälle genaue Erhebungen, sowie in der Regel eingehende Vorstudien, und kann deren Austragung auf Grund der bestehenden Vorschriften nur im Wege des hiefür vorgeschriebenen Verfahrens stattfinden.

Zur Behebung concreter Uebelstände auf diese Weise mitzuwirken, ist die Staatseisenbahn-Verwaltung ihrerseits jederzeit gern bereit.

In einer in der 33. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 20. December 1899 an mich gerichteten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen ausgeführt, dass für die Errichtung eines bahnseitigen Rollfuhrdienstes in Salzburg ein Bedürfniss nicht vorliege und diese Massnahme eine Anzahl dortiger Geschäftsleute (Dienstmänner) in ihrem Erwerbe schädige, und wurde sohin von den genannten Herren Abgeordneten die Anfrage gestellt, ob ich geneigt sei, die Einführung des Rollfuhrdienstes für Salzburg zu sistiren.

Ich beehre mich, diese Interpellation wie folgt zu beantworten:

Bis zur Einführung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes vom und zum Bahnhofe in Salzburg waren die Einrichtungen in Bezug auf die Güterzustreifung durchaus unzulänglich und den Verhältnissen einer Saison- und Fremdenstadt wie Salzburg nicht entsprechend, weshalb dieselbe wiederholt zu Beschwerden der Interessenten Anlass bot.

Im Interesse einer Besserung dieser Verhältnisse fand sich die Staatseisenbahn-Verwaltung bestimmt, mit 2. Jänner d. J. in Salzburg zunächst für Eilgut, Expressgut, Markencolli und Gepäck im Sinne des § 68 des Betriebsreglements einen bahnseitigen Rollfuhrdienst einzurichten, wie sich ein solcher in einer Reihe anderer Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen bestens bewährt hat.

Der Verdienst, welchen die Salzburger Dienstmänner bis zur Einführung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes aus der Güterzustreifung bezogen haben, war, mit Rücksicht auf ihre sehr beschränkte Betheiligung an der letzteren, ein unbedeutender, und kann daher der ihnen durch den bahnamtlichen Rollfuhrdienst etwa verursachte Verdienstentgang auch im ungünstigsten Falle nur geringfügig sein.

Die Berufung auf einen derartigen Verdienstentgang darf demnach wohl die Einführung der fraglichen Massregel nicht behindern oder gar die Wiederaufhebung derselben begründen, wenn anerkannt werden muss, dass diese Massregel der Gesammtbevölkerung zustatten kommt.

Letzteres trifft aber im vorliegenden Falle mit Rücksicht auf die rasche Zustellung, sowie auf die mässigen Rollfuhrsätze zweifellos zu, und liegt der Rollfuhrdienst ganz besonders im Interesse jener zahlreichen Empfänger, welche nicht ständig, sondern nur fallweise Güter per Bahn beziehen.

Uebrigens erfolgt das bahnseitige Zustreifen nicht obligatorisch, da die Parteien auch beim Bestande des bahnseitigen Rollfuhrdienstes in der Lage sind, für das Abholen ihrer Güter selbst Sorge zu tragen, falls sie eine diesbezügliche Erklärung in der Station Salzburg abgeben.

Thatsächlich wird daher auch in zahlreichen an das Eisenbahnministerium gelangten Eingaben der dringende Wunsch nach Aufrechthaltung dieser Einrichtung mit aller Entschiedenheit zum Ausdrucke gebracht, und zwar insbesondere auch von der Handels- und Gewerbekammer für das Herzogthum Salzburg, welche die Einführung des Salzburger Rollfuhrdienstes als einen Fortschritt für Handel und Verkehr auf das wärmste begrüsst, daher nicht nur für die Aufrechthaltung dieser Diensteinrichtung eintritt, sondern auch noch weiter dem Wunsche Ausdruck gibt, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung auf eine Ausgestaltung der fraglichen Einrichtung, namentlich in der Richtung der Eröffnung eines ständigen Stadtbureau für die Aufnahme und Abgabe von Eilgütern und Reisegepäck, bedacht sein möge.

Auch die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die Aufrechthaltung des Salzburger Rollfuhrdienstes unter Hinweis auf den Umstand wärmstens befürwortet, dass diese Diensteinrichtung im Interesse der weitesten Kreise der Salzburger Bevölkerung liege.

Bei dieser Sachlage sehe ich mich ausser Stande, dem Wunsche wegen Sistirung des bahnseitigen Rollfuhrdienstes in Salzburg Rechnung zu tragen.

Die Herren Abgeordneten Cena und Genossen haben in der 33. Sitzung des hohen Hauses vom 20. December v. J. die Anfrage an mich gerichtet, ob ich gewillt bin, die Wohnungsverhältnisse der Bahnwächter auf der Strecke Jaroslau—Sokal erheben zu lassen und zu verfügen, dass den Bahnwächtern entweder eine entsprechende Wohnung zugewiesen oder das Quartiergeld ausgezahlt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes bekannt zu geben:

In der Erkenntniss der hohen Bedeutung der Wohnungsfrage gerade für das niederer besoldete Personal ist die Staatseisenbahn-Verwaltung fortgesetzt bestrebt, durch Herstellung geeigneter Naturalwohnungen, Bau von Arbeiter- und Wächterhäusern, durch Umbau unzureichender Wächterhäuser befriedigende Zustände zu schaffen.

Diese Umgestaltung kann jedoch bei ihren grossen Kosten nur allmälig durchgeführt werden.

Was speciell die Wächterhäuser auf der Linie Jaroslau—Sokal anbelangt, welche noch von der galizischen Karl Ludwig-Bahn erbaut wurden und räumlich sehr beschränkt sind, so wurden dieselben zum successiven Umbau bestimmt. Um jedoch für die Zwischenzeit Abhilfe zu schaffen, habe ich auf Grund der gepflogenen Erhebungen, welche die baulichen und räumlichen Mängel dieser Unterkünfte bestätigt haben, die Verfügung getroffen, dass die bezeichneten Wächterhäuser nicht mehr als Naturalquartiere verwendet werden dürfen, den bisher in denselben untergebrachten Wächtern das Quartiergeld auszuzahlen ist und für den Fall, als ein Bediensteter ein solches Haus als Wohnung selbst ansprechen sollte, der Miethzins im Vereinbarungswege festzusetzen ist.

In der 33. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. December v. J. haben die Herren Abgeordneten Mayer und Genossen an mich die Anfrage gerichtet, ob ich nicht geneigt wäre, die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu beauftragen, dass

1. die Frachtenstation in Stillfried unverzüglich gebaut und eröffnet werde und dass ferner

2. vom 1. Mai bis Ende September jeden Jahres die Eilzüge in Stillfried anzuhalten haben.

In Beantwortung dieser Anfragen beehre ich mich dem hohen Hause Nachstehendes mitzutheilen:

ad 1. Die auf die Activirung des Frachtenverkehres in der dermaligen Personenhaltestelle Stillfried der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abzielenden, dem Eisenbahnministerium in wiederholten Eingaben wie auch im Wege mündlicher Vorstellungen zur Kenntniss gebrachten Wünsche und Bestrebungen der Gemeinden Stillfried, Ebenthal und Grub, sowie einer Reihe privater Interessenten haben dem Eisenbahnministerium bereits im März 1898 Veranlassung geboten, die Verwaltung der genannten Bahn-Gesellschaft zur Ausarbeitung und Vorlage eines Projectes für die Ausgestaltung der gedachten Personenhaltestelle zu einer completen Frachtenstation aufzufordern.

Das bezügliche, seitens der Bahnverwaltung unter dem 31. December 1898 vorgelegte Project wurde zunächst an die niederösterreichische Statthalterei zur Vornahme der gesetzlich vorgeschriebenen Stationscommission mit dem Auftrage geleitet, bei dieser Commission vor Allem die Frage des thatsächlichen Bedürfnisses nach Errichtung einer completen Station in Stillfried klarzustellen, hiebei aber auch gleichzeitig die seitens der Interessenten zu den Kosten des Baues dieser Stationsanlage etwa zu leistenden Beiträge, sowie die von denselben allenfalls zu garantirenden Frachtenmengen sicherzustellen.

Auf Grund des Ergebnisses der sohin am 1. April v. J. abgehaltenen Localverhandlung hat nun das Eisenbahnministerium, wiewohl es sich der Ueberzeugung nicht verschliessen konnte, dass den Bedürfnissen des allgemeinen Verkehres, sowie den Anforderungen des Bahnbetriebes am besten durch die Ausgestaltung von Stillfried zu einer completen Station entsprochen werden würde, sich dennoch bestimmt gefunden, von der Umwandlung der mehrgenannten Personenhaltestelle in eine vollkommene Station vorläufig abzusehen und lediglich die Errichtung einer öffentlichen Güterladestelle daselbst anzuordnen.

Für diese Schlussfassung war einerseits die gebotene Rücksichtnahme auf die Höhe der mit K 326.000 präliminirten Kosten der Stationsanlage, bezüglich welcher seitens der Interessenten nur das relativ geringe Frachtenquantum von rund 1100 Wagen pro anno und ein Baukostenbeitrag von rund K 60.000 zugesichert worden war, sowie andererseits der Umstand von ausschlaggebender Bedeutung, dass nach dem Gutachten der Commission und den Aeusserungen der Parteien dem actuellen Verkehrsbedürfnisse vorläufig auch durch die Errichtung einer einfachen Anlage für den Massengüterverkehr in ganzen Waggonladungen Rechnung getragen werden könne.

Der Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde demgemäss mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 26. Juni v. J. zur Vorlage des Projectes für die in Stillfried zu errichtende Güterladestelle unter Anberaumung eines kurzen Vorlagetermines aufgefordert und zugleich angewiesen, die erforderlichen Dispositionen zu treffen, damit der Bau der Ladestelle nach Ertheilung des Bauconsenses mit der nöthigen Raschheit zur Durchführung gelange.

Gegen diesen Erlass hat jedoch die Bahnverwaltung, welche die Verpflichtung zur Anlage der mehrerwähnten Ladestelle als ausserhalb des Rahmens ihrer gesetz- und concessionsmässigen Verbindlichkeiten gelegen erachtet, die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen, worüber die Entscheidung dermalen noch aussteht.

Mit Rücksicht auf diese Litispendenz der Angelegenheit bin ich zu meinem Bedauern bemüssigt, die weitere Verfolgung der — wie das hohe Haus aus meinen Darlegungen ersehen wolle — meinerseits bisher mit allem Nachdrucke geführten Action zur Aufnahme der Frachtentransporte in Stillfried vorläufig bis zum Zeitpunkte des voraussichtlich in Bälde zu gewärtigenden Herablangens des diesfälligen verwaltungsgerichtlichen Erkenntnisses hinauszuschieben, behalte mir aber vor, auf den Gegenstand im gegebenen Zeitpunkte neuerlich zurückzukommen.

ad 2. Hinsichtlich der Forderung, dass die Schnellzüge vom 1. Mai bis Ende September jeden Jahres in Stillfried anzuhalten hätten, beehre ich mich dem hohen Hause zur Kenntniss zu bringen, dass in der Personenhaltestelle Stillfried derzeit in der Richtung von Wien sechs und in der Richtung nach Wien fünf Personenzüge fahrplanmässig Aufenthalt nehmen. Ueberdies werden vom 1. Mai d. J. an auch die Personenzüge Nr. 13 und 14 und somit sämmtliche Personenzüge der Strecke Wien—Lundenburg dort anhalten.

Hiedurch erscheint für die thatsächlichen Verkehrsbedürfnisse von Stillfried ausreichend vorgesorgt.

Das Anhalten der Schnellzüge in Stillfried kann aus dem Grunde nicht in Aussicht genommen werden, weil diese Züge einerseits dem internationalen Verkehre dienen, andererseits aber sehr wichtige Anschlüsse nach den verschiedensten Richtungen bei knappen Anschlussintervallen vermitteln, demnach die thunlichste Entlastung vom Localverkehre erfordern.

Ich kann bei dieser Gelegenheit nicht unerwähnt lassen, dass, wenn der vorliegenden Anforderung Folge gegeben werden würde, analoge und nicht minder begründete Eingaben zumindest ebenso bedeutender Gemeinden wie Stillfried zu gewärtigen wären, deren Abweisung dann unmöglich wäre.

Hiedurch würden aber die Schnellzüge nicht nur ihres eigentlichen Charakters gänzlich entkleidet, sondern auch die Bestrebungen nach weiterer erheblicher Beschleunigung nahezu vollständig lahmgelegt werden.

Ich bin demnach zu meinem lebhaften Bedauern nicht in der Lage, wegen Erfüllung des Wunsches nach Einrichtung von Schnellzugsaufenthalten in der Personenhaltestelle Stillfried weiteren Einfluss zu nehmen.

In der 34. Sitzung des hohen Hauses vom 22. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Kaiser, Heeger, Franz Hofmann, Herzmansky und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet:

„1. Ob ich geneigt sei, für entsprechende unmittelbare Anschlüsse an die in Aussicht genommenen beschleunigten Züge auf der Linie Prerau—Olmütz—Jägerndorf—Ziegenhals nach Freiwaldau — Lindewiese — Barzdorf — Weidenau — Jauernig und Zuckmantel Sorge zu tragen, und

2. ob ich geneigt sei, die Weiterführung der Abends von Wien und Troppau einlangenden Züge nach Barzdorf, Jauernig, Weidenau, bezw. auch nach Zuckmantel zu veranlassen und von Barzdorf, Jauernig, Weidenau, bezw. Zuckmantel zu den ersten Früh von Nieder-Lindewiese nach Troppau und Wien verkehrenden Zügen eine Verbindung herzustellen?“

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich Folgendes mitzutheilen:

Seit einer Reihe von Jahren wurde dem Fahrplane der im Bezirke der Staatsbahn-Direction Olmütz gelegenen Eisenbahnlinien ein besonderes Augenmerk zugewendet und durch namhafte Zugsvermehrungen den laut gewordenen Wünschen der Interessenten thunlichst entsprochen. Auf Grund vielseitiger Wünsche hat die Staatsverwaltung beschlossen, ab 1. Mai 1900 durch Führung von Schnellzügen in den Strecken Olmütz—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals eine weitere Ausgestaltung des Fahrplanes durchzuführen. Hiebei wurde hauptsächlich eine prompte Verbindung der Landeshauptstadt Troppau und der Industriestadt Jägerndorf mit Olmütz und mit der Landeshauptstadt Brünn, sowie der Verkehr mit Wien und Breslau ins Auge gefasst.

Ich erlaube mir ganz besonders darauf hinzuweisen, dass die erwähnten Schnellzüge in ihrer Gesammtheit eine Mehrleistung darstellen, nachdem die bisherigen Personen führenden Züge bei theilweiser Verlegung im Verkehre verbleiben, woraus die Opferwilligkeit der Staatsbahnverwaltung, sowie das Bestreben, den Wünschen der Interessenten möglichst weit entgegenzukommen, unzweifelhaft zu entnehmen ist.

Wenn ich dessen ungeachtet die gestellte Anfrage leider im negativen Sinne zu beantworten bemüssigt bin, so hat dies seinen Grund darin, dass die Erfüllung des vorgebrachten Wunsches die Führung je eines weiteren Zugspaares in den Strecken Ziegenhals — Nieder-Lindewiese, Nieder-Lindewiese—Heinersdorf, Haugsdorf-Weidenau—Stadt Weidenau, Barzdorf—Jauernig und Niklasdorf—Zuckmantel mit einer jährlichen Mehrleistung von 52.000 Zugskilometern bedingen würde, wofür im Budget keine Bedeckung vorhanden ist.

Auch würden die Betriebskosten für die Strecke Nieder-Lindewiese—Heinersdorf eine bedeutende Erhöhung erfahren, indem infolge des Verkehres der erforderlichen Anschlusszüge die Indienststellung einer zweiten Locomotive nebst Wagengarnitur und dem zugehörigen Locomotiv- und Zugsbegleitungspersonale erforderlich würde.

Gleichwohl werde ich diese Angelegenheit auch weiterhin im Auge behalten, um deren befriedigende Lösung im geeigneten Zeitpunkte zu ermöglichen.

Was die Wünsche der Interessenten wegen Einrichtung einer Tagesverbindung zwischen Troppau und dem nordwestlichen Schlesien anlangt, so waren dieselben wiederholt Gegenstand eingehender Studien. Hiebei hat sich ergeben, dass die Einführung der gewünschten Tagesverbindung in der Richtung nach Troppau die Führung eines neuen Zugspaares auf der Linie Nieder-Lindewiese—Heinersdorf und auf den anschliessenden Local-

bahnen, sowie auf der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel mit einer jährlichen Mehrleistung von 33.000 Zugskilometern erfordern und überdies die Einrichtung des Nachtdienstes in den vorbezeichneten Strecken bedingen würde.

In Ansehung der hieraus resultirenden sehr bedeutenden Kosten bedauere ich daher, die Erfüllung des einschlägigen Wunsches der Interessenten nicht in Aussicht stellen zu können.

Was dagegen die Einrichtung von Tagesverbindungen in der Richtung von Troppau nach dem nordwestlichen Theile Schlesiens und zurück betrifft, so bin ich in der angenehmen Lage mitzutheilen, dass diese Verbindung ab 1. Mai 1900 zur Einführung gelangen wird.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Lundenburg - Landesgrenze. (Hochbauten in der Haltestelle Landshut.) Die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Detailpläne für die in der Haltestelle Landshut der projectirten Localbahn von Lundenburg zur Landesgrenze gegen Broczko herzustellenden Hochbauten wurden gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.053.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kremsier—Zborowitz: Bauconsensertheilung für die Errichtung einer Viehabladerampe in km 0·9—1·0.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Errichtung einer Viehabladerampe nächst der neuen Schlachthausanlage r. d. B. in km 0·9—1·0 der Bahnstrecke Kremsier—Zborowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.536.]

Ostrau-Friedlander Bahn. (Bauconsensertheilung für den Umbau und die Verlegung des in km 17·226 der Strecke Paskau—Carlshütte bestehenden Durchlasses.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für den Umbau und die Verlegung des in km 17·226 der Strecke Paskan—Carlshütte der Ostrau-Friedlander Bahn bestehenden, 3·79 m weiten Durchlasses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.273]

Standing - Stramberger Localbahn. (Bauconsensertheilung für die Kreuzung des Localbahngeleises durch die Schmalspurbahn der Nesselsdorfer Waggonfabrik.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Kreuznng des Geleises der Localbahn in km 15·7/8 ausserhalb des südlichen Wechsels der Station Nesselsdorf durch die Schmalspurbahn der Nesselsdorfer Waggonfabrik, und zwar für den auf Bahngrund gelegenen Theil der Anlage, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.537.]

Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. (Wegverlegungen bei den Ueberfahrtsbrücken in km 105·756, 106·701 und 144·642.) Die von der Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Situationspläne der im Anschlusse an die projectirten hölzernen Ueberfahrtsbrücken in km 105·756, 106·701 und 144·642 der Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg herzustellenden Wegverlegungen nnd Parallelwege wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7820.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Stanislau: Auflassung der Züge Nr. 2352 und 2355 in der Strecke Kolomea—Sopów der Localbahn Kolomea-Słoboda rungurska Grnbe.) Die obige Staatsbahn-Direction verlautbart, dass mit 15. März der Verkehr der gemischten Züge Nr. 2352 und 2355 in der Strecke Kolomea—Sopów der Localbahn Kolomea-Słoboda rungurska Grube eingestellt wird.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Creirung des Rollfuhrdienstes in der Station Teschen.) Die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn verlautbart mit Kundmachung vom 10. März, dass ab 15. März der Rollfuhrdienst obiger Eisenbahn in Teschen nnter Aufrechthaltung der bisher geltenden Bedingungen und Tarifsätze durch die Firma Adolf Brüll und Söhne besorgt werden wird.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Abfertigungsbefugnisse einzelner, für den allgemeinen Güterverkehr nicht eröffneter Stationen.) Die obige Eisenbahn verlautbart mit Kundmachung vom 10. März, dass die nachbezeichneten, für den allgemeinen Güterverkehr nicht eröffneten Stationen, und zwar: Cerhenitz (Zuckerfabrik), Doxan (Zuckerfabrik), Nestomitz (Zuckerfabrik), Schöweid (chemische Fabrik) und Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik) blos dem Güterverkehre dienen, und zwar nur für solche Sendungen, welche von den vorgenannten Fabriken aufgegeben werden, bezw. für dieselben bestimmt sind.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien, bezw. Strasseneisenbahnen, ertheilt:

1. Mit Erlass vom 17. Februar, Z. 3520, der Direction der Ungarischen Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft in Budapest für
   a) ein vom Bahnhofe Györ (Raab) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn ausgehendes, mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der kgl. Freistadt Györ sich verzweigendes Strasseneisenbahnnetz;
   b) eine von einem geeigneten Punkte dieses Bahnnetzes ausgehende, bis zur Agentie Györ der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft führende Flügelbahn,

   beide als normalspurige Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 17. Februar, Z. 4804, der Actiengesellschaft für elektrische Verkehrs-Bauunternehmungen in Budapest und der Eszéker Pferdebahn-Actiengesellschaft für folgendes, mit elektrischer Kraft zu betreibendes normalspuriges Strasseneisenbahnnetz im Bereiche der Stadt Ujvidék (Neusatz):
   a) eine vom Fusse des Ujvidék gegenüber am rechten Donauufer gelegenen Festungsberges der Stadt Pétervárad (Peterwardein) ausgehende und nach Ueberbrückung der Donau mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis zum Bahnhofe Ujvidék der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Ujvidék-Zombor-Baja und Ujvidék-Titel führende Linie;
   b) drei von der Station Futtaki-utcza der Linie a) abzweigende und in drei verschiedenen Richtungen mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich im Bereiche der Stadt Ujvidék verzweigende Linien

   auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 18. Februar, Z. 4804, dem Advocaten Dr. Kármán Bertalon in Budapest für eine von der Station Alsó-Szopor der Szilágysager Comitats-Localbahnen abzweigende und diese in der Endstation Szilágy-Cseh mit der Linie Sülelmed—Szilágy-Cseh der Szamosvölgy (Szamosthal-) Eisenbahn verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 18. Februar, Z. 4802, der Budapester Bauunternehmungsfirma Mandel & Révesz für eine von der Endstation Fogaras der Localbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Olthid—Felek—Fogaras der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese
   a) entweder über Mundra, Sárkány, Vád, Ó-Sinka, Uj-Sinka, Holbák, Fekete-Halom und Vidombák in der Endstation Zernest der Linie Brassó (Kronstadt)—Zernest der Brassó-Háromszéker Comitats-Localbahnen, oder
   b) von der zukünftigen Station Ó-Sinka der Linie a) aus diese am kürzeren Wege direct in der Station Brassó-Bertalan mit der vorbenannten Háromszéker Localbahnlinie verbindende normalspurige Localbahn

   auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 18. Februar, Z. 4914, dem Domänendirector Michael Hodinka von Krasznahora für eine von der Station Roznyó der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese in der Station Torna mit der Linie Kassa—Torna und der Boldvavölgybahn Tolna Miskolcz verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 21. Februar, Z. 6465, der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Julius Getto und Adolf Löw für eine von der Station Zombor der Hauptlinie Budapest—Ujvidék (Neusatz)—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék ausgehende, diese mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Apatin verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft. (Vertrag zwischen der Communalverwaltung und der Direction der Gesellschaft, den Ausbau und Betrieb der Qailinie betreffend.) Dem im Einvernehmen zwischen der Budapester Communalverwaltung und der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft in Angelegenheit des Ausbaues und der Grundbenützung seitens der Hauptlinie am linksuferseitigen Donauquai mit Berührung des Corso (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3 und 10 ex 1890) vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung abgeschlossenen Vertrage zufolge gestattet die Stadtbehörde die Führung der Trasse vom Eskütér (Schwurplatz) aus längs dem Donauquai vor dem Corso auf einem Viaduct; auf dem Franz Josef-Platze bis zur Akademie im Strassenniveau. Die Gesellschaft ist gehalten, binnen dreissig Tagen, von der Ausfolgung der Concessionsurkunde an gerechnet, der Stadtbehörde die detaillirten Ausführungspläne vorzulegen und nach Erhalt der Baubewilligung die Arbeit zu beginnen. Der gegenwärtige Vertrag ist als ergänzender Bestandtheil des Grundvertrages zu betrachten. Die neue Linie geht zugleich mit dem alten Netze, d. i. am 1. Jänner 1940, in den Besitz der Hauptstadt über (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1888). Für die Berechnung der Ertragsantheile der Commune gelten die für das bisherige Liniennetz giltigen Bestimmungen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1890). Die Quaibahnlinie wird nicht in die 15percentige Ergänzung, die von der Stadtbehörde gefordert werden kann, eingerechnet. Der Amortisationsplan der behufs Ausbaues dieser Linie zu emittirenden Titres ist im Einvernehmen mit der Stadtbehörde festzustellen. Die Gesellschaft ist gehalten, das Bau- und Investitionscapital der Stadtbehörde zu verrechnen. Die ganze Linie ist zweigeleisig zu bauen. Die Gesellschaft kann sechs Viaductöffnungen unentgeltlich zu eigenen Zwecken verwenden; die übrigen vermiethet die Stadtbehörde, doch participirt die Gesellschaft mit 80 Percent an dem Bruttoerträgnisse. Die Erhaltungskosten und öffentlichen Lasten der Viaductlocalitäten gehen auf Rechnung der Gesellschaft. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Strassenkörper vor dem Corso, bezw. längs der die Dampfschiffahrtsagentien, deren Magazine und Freilagerplätze mit dem allgemeinen städtischen Verkehre verbindenden unteren Quaistrasse ohne finanzielle Inanspruchnahme dieser Unternehmungen auf eigene Kosten, jedoch mit dem von der Stadtbehörde beizustellenden Material zu pflastern. Nach dem Ausbau der Linie wird die Zonengrenze von der Akademie nach der Kreuzung des Theresienringes und der Podmaniczkygasse verlegt. Nach Eröffnung der Schwurplatzbrücke ist die Gesellschaft gehalten, einen Kreisverkehr einzurichten, und wird der Preis einer Zonenkarte 12, für Kinder 8 Heller, der Preis für zwei Zonen 16, für Kinder 10 Heller, der Preis dreier Zonen oder mehr 20, für Kinder 12 Heller betragen. Durch den Ausbau der Quailinie wird die Continuität des Verkehres zwischen sämmtlichen im Bereiche Budapests betriebenen Strasseneisenbahnlinien hergestellt werden.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Erweiterungsbauten in der Hafenstation Fiume.) Zum Ausbaue der Hafenstation Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde an der Staatscasse die vierte regelmässige Jahresrate per K 1,300.000 für das Jahr 1900 flüssig gemacht. Von dieser werden K 360.000 als letzte Rate für den Ausbau des Holzhafens von Brajdica, K 422.000 als vierte Rate für den Bau der vermehrten Verbindungsgeleise mit der Hauptstation am grossen Hafenbassin, K 30.000 für die Erweiterung der Nachbarstation Buccari, K 320.000 als zweite Rate für die Vermehrung von Drehscheiben in der Station des Brajdica, K 168.000 für verschiedene Zubauten in der Personen- und Frachtenstation des Hauptbahnhofes und Anlage von Brückenwagen am Szechényi-Molo, schliesslich der Rest für Vermehrung der elektrischen Beleuchtung etc. verwendet werden. Diese Investitionen sind unabhängig von jenen für den ferneren Ausbau des Hafens noch erforderlichen Arbeiten.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln.) Im Monate Jänner haben nachbenannte Locomotiv- und Wagenfabriken die folgende Anzahl von Fahrzeugen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 und 19) an die kgl. Ungar. Staatsbahnen zur Ablieferung gebracht, und zwar: Die Staatsmaschinenfabrik 6 Stück Locomotiven und 1 Stück Tender, welche für den Dienst bei Lastzügen bestimmt sind. Die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad brachte 2 Stück Locomotiven für den Secundärbahndienst, ferner 23 Stück Lastwagen mit je 15 Tonnen Tragfähigkeit zur Ablieferung, von denen 21 Stück ohne Bremse und 2 Stück mit Bremse versehen waren. Durch diese Neueinlieferungen erhöhte sich der Bestand an Locomotiven auf 2393 Stück, jener der Lastwagen auf 54.574 Stück.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Namensänderung der Station Bettingen.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge erhält die an der Bahnstrecke Luxemburg—Bettingen Grenze gelegene Station Bettingen vom 1. April ab die Bezeichnung „Kleinbettingen“.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Kattowitz: Eröffnung des Verkehres auf der Wasserumschlagsstelle Cosel (Oderhafen.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist der Verkehr auf der Wasserumschlagsstelle Cosel (Oderhafen) nunmehr wieder eröffnet worden.

— (Directionsbezirk Münster i. W.: Eröffnung des Haltepunktes Sutthausen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Zufolge einer Kundmachung der obigen Eisenbahn-Direction wurde am 10. März der an der Bahnstrecke Osnabrück Hauptbhf.—Malbergen gelegene Haltepunkt Sutthausen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Der vorgenannte Haltepunkt ist von Osnabrück Hauptbhf. 6·6 km und von Malbergen 2·3 km entfernt.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Abänderung der Bezeichnung der Station Altheim bei Horb in „Altheim-Rexingen“.) Einer amtlichen Verlautbarung zufolge hat die an der Linie Stuttgart—Freudenstadt liegende Station Altheim, welche bisher den Zusatz „bei Horb“ führte, nunmehr die Bezeichnung: „Altheim-Rexingen“ erhalten.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 20. Februar bei der Firma:

„Vereinigte Elektricitäts-Actiengesellschaft“

eingetragen, dass der Verwaltungsrath derselben in der am 30. Jänner 1900 abgehaltenen Sitzung auf Grund des § 4 der Statuten beschlossen hat, das Actiencapital durch Ausgabe von weiteren 5000 Stück baar und volleingezahlten Actien à K 200 von K 4,000.000 auf K 5,000.000 zu erhöhen.

Am 23. Februar wurde die Firma:

„Bahn-Bau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Cie.“

in Wien, offene Gesellschaft seit 17. Februar 1900, eingetragen. Offene Gesellschafter sind: Gotthard Ritter von Ritschl und Wenzel Eberhard Ritter von Ritschl zum Betriebe der Bahn-Bau- und Betriebsunternehmung in Wien, I. Börsegasse 3. Das Vertretungsrecht der Gesellschaft steht nur dem offenen Gesellschafter Gotthard Ritter von Ritschl allein zu. Unter Einem wurde die gleichlautende Firma im Register für Einzelfirmen gelöscht.

Am 27. Februar wurde bei der Firma:

„Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn“

eingetragen, dass zufolge Beschlusses der X. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre dieser Gesellschaft vom 27. Juni 1899, welcher Beschluss durch den Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. December 1899, Z. 4273, mit der Beschränkung auf die Bewilligung der Ausgabe von blos Nom. fl. 100 000 = K 200.000 statt Nom. fl. 200.000 = K 400.000 Stammactien lit. A genehmigt worden ist, das Actiencapital der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn durch Ausgabe von 3640 Prioritäts- und 500 Stammactien lit. A à fl. 200 = K 400 um Nom. fl. 828.000 = K 1,656.000 auf Nom. fl. 2,501.000 = K 5,002.000, zerlegt in 12.505 auf den Inhaber lautende Actien à fl. 200 = K 400; wovon 8890 Prioritäts-, 2675 Stammactien lit. A und 940 Stammactien lit. B erhöht wurden.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehende 23·023 km lange Localbahn Körmend-Németujvar, welche am 1. September 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Stammholz, Bau- und Nutzholz (Tarif-Theil IV, Heft 1 und 2).

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 gelangen im obbezeichneten Eisenbahnverbande nachstehende Ausnahmetarife für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz, Bau- und Nutzholz bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht per Frachtbrief und Wagen zur Einführung, und zwar:

1. Tarif-Theil IV, Heft 1, für den Verkehr von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), dann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn) nach Stationen der Französischen Ostbahnen.

2. Tarif-Theil IV, Heft 2, für den Verkehr von Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn nach Stationen der Französischen Ostbahnen.

Hiedurch werden die Tarife, Theil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1894 sammt Nachträgen und Anhang, und Theil IV, Heft 2, vom 1. Juli 1894 sammt Nachträgen und Anhang aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Mai 1900 in Kraft.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Francs für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. März 1900. [270]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883.

Aenderung der Frachtberechnung für die Artikel Häute und Felle.

Für die Artikel „Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete (nicht aber gegerbte)“ kommen ab 1. März 1900 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes b (Nachtrag V) nur noch zur Erhebung soweit sie niedriger sind als die Sätze des Specialtarifes I.

Wien, am 16. März 1900. [271]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Tarifbestimmungen zu den Tarifheften 5 und 6.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 treten zu den Tarifheften 5 und 6 für den obgenannten Eisenbahnverband nachstehende Bestimmungen in Kraft, und zwar:

Tarif, Theil II, Heft 5:

Auf Seite 6 (Besondere Tarifbestimmungen) ist nach dem Punkte 8 zu setzen:

„ 9. Das Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen hat durch die Parteien zu erfolgen.“

Tarif, Theil II, Heft 6:

Auf Seite 35 sub Post Nr. 70 und 71 ist in der Rubrik „Anmerkung“ folgende Bemerkung aufzunehmen:

ad Post Nr. 70: „Das Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen.“

ad Post Nr. 71: „Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen.“

Die vorstehenden Ergänzungen werden in den nächsten Nachträgen zu den obenbezeichneten Tarifheften aufgenommen werden.

Wien, am 15. März 1900. [272]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages 2 zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc., giltig vom 1. September 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 tritt der Nachtrag 2 zu dem vom 1. September 1897 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Steinkohlencoaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. in Kraft:

Derselbe enthält:

1. Neu einbezogene Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der von diesen betriebenen Privat- und Localbahnen (Chrudim-Holitz, Starkenbach-Rochlitz, Budweis-Salnau, Deutsch-Brod—Saar und Hansdorf-Ziegenhals etc.).
2. Frachtsätze für die Station Krupa der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
3. Neue Frachtsätze für Sendungen von Coaksanstalt Bahnschacht.
4. Ergänzung des Entfernungszeigers, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. März 1900. [273]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Privateisenbahn-Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung neuer Tarifsätze.

Mit 1. Mai l. J. gelangen im Verkehre von Wien Westbahnhof, Eger, Gmunden, Ischl, Innsbruck, Marienbad, Salzburg und Aussee nach ungarischen Stationen über Wien — $\frac{\text{Bruck a. L}}{\text{Marchegg}}$ neue erhöhte Fahrpreise zur Einführung.

Wien, am 15. März 1900. [274]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Mai l. J. gelangen im obgenannten Verkehre neue Fahrpreise und Gepäckstaxen für directe Fahrkarten zwischen Marienbad und Crimitschau über Plauen i. V.—Eger, sowie Fahrpreise für Rückfahrkarten zwischen Karlsbad C.B. und Crimitschau über Johanngeorgenstadt zur Einführung.

Wien, am 15. März 1900. [275]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Zustellung der in Meran anlangenden Eil- und Frachtgüter.

Auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (Ausgabe vom Jahre 1893) werden vom 1. April 1900 an die in Meran anlangenden Eil- und Frachtgüter — mit Berücksichtigung der weiter unten angeführten Ausnahmen — den Empfängern ohne vorherige Benachrichtigung durch die Rollfuhr-Unternehmung der Firma Johann Aschberger in Meran zu den folgenden Tarifsätzen zugestellt:

Tarif.

Post-Nr.	Vom Bahnhofe in Meran	Frachtgüter aller Art (mit Ausnahme von Sperrgütern)	Eilgüter aller Art	Eilgüter nach jedem Zuge sofort zuzustellen (Expressdienst)	Zerbrechliche Gegenstände, als: Spiegel, Porzellan etc.
		Heller per 100 Kilogramm per Frachtbrief und Sendung			
1	in die Stadt	20	30	40	
2	nach Obermais und Gratsch .	30	40	60	
3	nach Untermais	24	34	50	
4	nach Algund	60			
5	nach Partschins	90			

Bei Sendungen unter 100 kg wird die Gebühr wie für volle 100 kg berechnet.

Bei Sendungen über 100 kg wird das Gewicht von 50 zu 50 kg aufgerundet und die Gebühr für dieses Gewicht berechnet.

Obige Zustreifgebühren, welche auf den Frachtbriefen bahnseitig angesetzt werden, verstehen sich für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Geschäfts- oder Lagerräume, bezw. zu den Wohnhäusern der Empfänger, soweit mit Fuhrwerken zu gelangen ist.

Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Räumen, höheren Stockwerken und Kellern ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg wiegen und von einem Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 20 Hellern für je angefangene 50 kg zu bezahlen.

Für sperrige Güter, sowie für Claviere und eiserne Cassen ist die anderthalbfache Zustreifgebühr zu entrichten. Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren und für vorkommende Ausbesserungen die nachgewiesenen Kosten berechnet.

Von der Zustreifung sind ausgenommen:

1. Sendungen aller Art, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg per Wagen und Frachtbrief bezahlt wurde;
2. lebende Thiere (mit Ausnahme von Sendungen kleiner, zahmer Thiere in Käfigen, Kisten u. dgl.);
3. Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllter Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 7 m überschreitet;
4. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen, sowie sonstige nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände;
5. Güter, welche mit Nachnahme im Betrage von mehr als K 200 belastet sind;
6. Güter, welche eine Beschädigung oder Minderung erlitten haben;
7. Güter für Parteien, die sich die Zusendung der Güter durch die Rollfuhr-Unternehmung schriftlich verbeten haben;
8. Güter, welche der Stationsvorstand in Meran nach freiem Ermessen von der Ueberweisung an die Firma Johann Aschberger, Spediteur, unter Veranlassung der Avisirung ausgeschlossen hat;
9. Güter, welche vor dem Bezuge einer zollämtlichen Behandlung unterliegen.

Allgemeine Bestimmungen.

Bei Inanspruchnahme der Vermittlung der Rollfuhr-Unternehmung der Firma Johann Aschberger für das Anfahren der zur Bahnbeförderung aufzugebenden Güter übernimmt die Bahnanstalt für die ihr zugeführten Sendungen erst nach bahnamtlich vollzogener Aufnahme die Haftung im Sinne des Betriebsreglements.

Die Bestellten der Firma Johann Aschberger, Spediteur, sind verpflichtet, den Tarif bei sich zu führen und über Verlangen den Parteien vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden über die Ausführung des Ab- und Zustreifdienstes sind bei der Direction der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn in Wien einzubringen.

Wien, im März 1900. [276]

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883.

Aufnahme der Station Warmond.

Mit Wirksamkeit vom 15. März 1900 wurde die Station Warmond der Holländischen Eisenbahn mit den bestehenden Frachtsätzen der Station Leiden in den vorbezeichneten Gütertarif aufgenommen.

Wien, am 16. März 1900. [277]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten im Verkehre mit Paris.

Anlässlich der Pariser Weltausstellung wird die Giltigkeitsdauer der in der Zeit vom 10. April bis 25. October 1900 zur Ausgabe gelangenden Rückfahrkarten von Wien, Linz, Salzburg und Innsbruck nach Paris von 20 auf 30 Tage verlängert.

Wien, am 15. März 1900. [278]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Stationsbezeichnung Strascha.

Mit 1. Mai 1900 wird die Bezeichnung der Station Strascha der Unterkrainer Bahnen auf Strascha-Töplitz abgeändert.

Villach, im März 1900. [279]

K. k. Staatsbahn-Direction.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines neuen temporären Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. Jänner 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf tritt zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. Jänner 1898 ein neuer temporärer Anhang in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Verkehrsrelationen enthält.

Exemplare dieses Anhanges werden bei der General-Direction und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zum Preise von 50 Hellern per Stück erhältlich sein.

Hiedurch werden mit dem gleichen Termine aufgehoben, bezw. ersetzt:

a) der bisherige temporäre Anhang vom 1. Jänner 1898 und
b) der Nachtrag I hiezu vom 1. Jänner 1900.

Prag, am 17. März 1900. [280]

Directer Personenverkehr mit Nordseebädern.

Aenderung der Fahrpreise.

Vom 1. Mai 1900 angefangen betragen die Fahrpreise der Sommerkarten von Wien (Nordwest-, Staats- oder Nordbahnhof) nach Helgoland für die I. Classe Mk. 175, für die II. Classe Mk. 128·40, von Prag (Staatsbahnhof) nach Helgoland für die I. Classe Mk. 126·80, für die II. Classe Mk. 96·20.

Im Verkehre von Wien (Nordwest-, Nord- oder Staatsbahnhof) und von Prag (Staatsbahnhof) nach Westerland erhöhen sich die im Nachtrage I zu dem vom 1. Juli 1897 giltigen Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im obgenannten Verkehre angeführten Zuschläge für die Benützung der Dampfer der Nordseelinie von Mk. 1·50 auf Mk. 2·—.

Wien, am 15. März 1900. [281]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theile I.

Mit 1. April 1900 — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 1. Mai 1900 — tritt der Nachtrag I zum Theil I für die Elbe-Umschlagsverkehre vom 1. März 1899 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction ab 18. März 1900 zum Preise von 60 h oder 50 Pfg. per Stück erhältlich.

Wien, am 12. März 1900. [282]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages I zum Local-, Personen- und Gepäckstarife der ungarischen Linie.

Am 1. April l. J. gelangt zu dem vom 1. September 1899 giltigen Local-, Personen-, und Gepäckstarife der ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Nachtrag I zur Ausgabe.

Derselbe enthält einige Abänderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Mária-Valeria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 15. März 1900. [283]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Árvathaler Localbahn.)

Eröffnung der Station Nagyfalu für den Gesammtverkehr.

Infolge der am 1. April 1900 erfolgenden Eröffnung der Station Nagyfalu für den Gesammtverkehr ist im Abschnitte VII (Beschränkungen für den Güterverkehr) des vom 1. November 1898 giltigen Localgütertarifes der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahnen die Station Nagyfalu aus der Reihe der sub Punkt 1 angeführten Stationen mit beschränktem Güterverkehr zu streichen.

In den Gebührenberechnungs-Tabellen ist das Zeichen *) bei der genannten Station ebenfalls zu streichen.

Budapest, am 15. März 1900. [284]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrpreise für Personenzüge zwischen Bodenbach St.E.G. und Trnowan.

Mit 1. April 1900 gelangen zwischen Bodenbach St.E.G. einerseits und Trnowan andererseits über Aussig—Komotau directe Personenzugsfahrpreise II. und III. Classe für einfache Fahrten zur Einführung. Dieselben beziffern sich wie folgt:

Von	Nach	Ueber	Personenzug	
			II. Classe	III. Classe
oder umgekehrt			Fahrpreise in Hellern inclusive Stempel per Fahrkarte	
Bodenbach St.E.G.	Trnowan	Aussig—Komotau	539	293

Wien, am 17. März 1900. [285]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

18. März. Infolge Schneeverwehung wurde in den Strecken Hatna—Kimpolung, Kamenka—Sereth, Karapcziu a. S.—Czudyn der Gesammtverkehr und in den Strecken Hadikfalva—Brodina und Karlsberg — Putna der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. Mai 1899. (Nachtrag I zum Theil I, Abth. B.) Am 1. März 1900 ist der vorbezeichnete Nachtrag in Kraft getreten, der eine Reihe von Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und der Waarenclassification enthält. Derselbe ist zum Preise von 30 Centimes bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

— (Nachträge zu Theil II, Abth. A, Heft 1 und 2, und zu Theil II, Abth. B.) Am 1. März 1900 sind folgende Nachträge in Kraft getreten:

Nachtrag III zur Abtheilung A, Heft 1 und 2 (Tariftabellen etc. für die schweizerischen Strecken),

Nachtrag II zur Abtheilung B (Tariftabellen etc. für die italienischen Strecken).

Diese Nachträge, welche verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife enthalten, sind zum Preise von 30 Centimes bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Magdeburg - Halle - Sächsischer Thierverkehr. Am 1. März 1900 ist der Nachtrag VI zum Thiertarife in Kraft getreten. Er enthält im Wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Uebigau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle, für die Station Nerchau-Trebsen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für den Verkehr zwischen der Station Hof der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Förderstedt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg im Falle der Beförderung über Halle-Schönebeck.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erhalten.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Zu den Tarifheften 1 und 2 sind am 1. März 1900 die Nachträge V und XXXIV in Kraft getreten; sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife.

Insoweit in den Stationstariftabellen für Eisenstein, Furth i. W. und Salzburg, ferner im Ausnahmetarife für „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art bei Aufgabe als Stückgut“ gegenüber den seitherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 16. April 1900 ab.

Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen zu erlangen.

Schweizerisch-Russischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. Am 1. März 1900 ist für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaaren, sowie von Maschinen und Maschinentheilen als Frachtgut von Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen nach Eydtkuhnen, Thorn und Kattowitz zur Ausfuhr nach Russland obbezeichneter Tarif in Kraft getreten. Derselbe kann zum Preise von 20 Centimes bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg etc. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 wurden Stationen der Arnstadt - Ichtershausener, Hohenebra - Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verkaufsausschreibung für Altmetalle.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, nachstehend angeführte, im Material-Hauptmagazine in Wien (bezw. Simmering) lagernde Altmetalle im Wege der öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Circa 1100 kg altes Bruchkupfer, 1000 kg altes Röhrenkupfer, 300 kg altes Bruchmessing, 2000 kg alte Lagereinlagen von Rothgussmetall (Köln-Mindener Legirung), 2500 kg Metallschlacke, 2000 kg Kupferspäne, 50 kg Messingspäne, 3800 kg Rothgussmetallspäne, 8000 kg Rothgussmetallspäne mit Weissmetallspänen gemischt, 9900 kg altes Zink, 3100 kg galvanisches Ziuk, 2700 kg galvanisches Kupfer, 150 kg galvanisches Kupfer mit Blei, 300 kg Metallschlamm und 750 kg Silicium-Bronzedraht.

Die Abgabe erfolgt gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, und zwar: Offertformulare uud Bedingnisse, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, X/2, Hintere Südbahnstrasse Nr. 1, an Wochentagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben, bezichungsweise gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind mit einem Stempel à 1 Krone zu versehen und in dem hiezu bestimmten Couvert, versiegelt, längstens bis **2. April 1900, 12 Uhr Mittags,** dem Einreichungs-Protokolle der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, zuzustellen.

Die Offerten können auf die ganzen zum Verkaufe ausgeschriebeuen Mengeu oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco einer Station oder auch mehrerer Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu stellen.

Die nicht auf dem oberwähnten Formulare verfassteu, sowie die nach dem obigen Termine eingebrachten oder den aufgestellten Bedingungen nicht vollkommen entsprechenden Offerte bleiben unberücksichtigt.

Wien, im März 1900.

Die Direction
der
priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1108	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eilgut, gewöhnliches	zwischen	und	Bei Aufgabe von beliebigen Quantitäten	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	1568 Heller	1519 Heller	49 Heller	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze finden jedoch auf lebende Thiere, Fahrzeuge (auch Eisenbahn- und Wasserfahrzeuge), Leichen, sowie auf nur bedingungsweise zum Transport zugelassene Gegenstände von mehr als 7 m Länge und solche, welche Schutzwagen oder mehrere Wagen erfordern und endlich auf Ausstellungsgüter keine Anwendung.*)
			Stückgüter der Classen I und II	Bielitz	Prag St.E.G. und Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien		Bestehen keine directen Frachtsätze		Für Stückgüter der Classe I ad a) 421 Heller „ „ „ I ad b) 399 „ „ „ „ II ad a) 380 „ „ „ „ II ad b) 363 „				
1109	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kleesaaten, auch Esparsettensaat und Luzernenkleesaat	Siehe die untenstehende Tabelle		Bei Aufgabe von oder Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe die untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

*) Die sub a) und b) für Güter der Stückgutclasse I bei Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen enthaltenen Frachtsätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn Sendungen von 5000, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zum Theile aus Gütern der Stückgutclasse I und zum Theile aus solchen der Stückgutclasse II bestehen, soferne — bei getrennter Gewichtsangabe — die Einzelnberechnung sich nicht billiger stellt.

Nach	Von Buczacz, bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 t	Buczacz 10 t	Czernowitz 5 t	Czernowitz 10 t	Podwołoczyska (loco) 5 t	Podwołoczyska (loco) 10 t	Tar[illegible] 5 t	[illegible] 10 t
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen							
Landshut	634	595	653	606	643	586	626	571
München Centr.-Bhf.	650	609	669	620	658	600	641	585
„ Ost-Bhf.	644	613	663	624	661	604	644	589
„ Rang.-Bhf.	649	609	668	620	658	600	641	585
„ Süd.-Bhf.	646	611	665	622	661	602	644	587

Fortlaufende Nummer	1110	1111
Die Publication erfolgt	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen
von der Namen der und im	Localbahn Monfalcone-Cervignano	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Steine der Pos. 8—55 a—d der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des österr.-ungarischen Tarifes, Theil
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Roncbi (Fr. B.)	Volksgarten
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Monfalcone transit	Nowosielitza Reicbsgrenze transit (für Russland)
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Fracbtgnt und Fracbtzablnng für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zn besorgen. Im Uebrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Fracbtgut nnd Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Fracbtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza transit (für Rnssland) lanten. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nacb Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen (42 Tagen) erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen nnter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreicbisch-Ungarisch-Rnssiscben Grenzverkehr
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verscbieden	Besteht kein directer Verbands-Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	8 Heller	26 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verscbieden	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerknngen	Der nebenstehende Frachtsatz findet anf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nacb Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. ausserdem auch des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1901 der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durcb das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden	

Fortlaufende Nummer	1	1112	1113	1114
Die Publication erfolgt	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn
von der Namen der	3	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Emballagen, und zwar leer retourgehende Bierfässer aus Abschnitt C—V a des Tarifes, Theil I	Erdwachs, roh (Ozokerit, Retinit und Hatchetin) [aus Pos. A—43 c I der Güterclassification des Tarifes, Theil I]	Chinaclay
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Jelesnia	Borysiav Drohobycz Kolomea Nadwórna	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig, Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Kojetein	Jungbunzlau	Bubna St.E.G. Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Prag (B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.) Prag-Anglobank Oe.N.W.B. Prag (St.B.) trs. k. k. St.B. Wysočan B.N.B. Wysočau Oe.N.W.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Kojetein — Aufgabe als Frachtgut in solchen Mengen, dass die zur Verladung verwendeten Wagen ihrer Räumlichkeit nach vollständig ausgenützt werden und bei Besorgnng des Abladens durch die Parteien Jelesnia — Anfgabe als Frachtgnt und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und insoferne Wagen mit einem Ladegewichte von 7500 kg beigestellt werden, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für dieses Ladegewicht per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	Bei Aufgabe von, resp. Zahlnng der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	14 Tage nach erfolgter Puhlication bis auf Widerrnf, längstens bis Ende December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	76 Pfge. — 49 Pfge. — 54 Pfge.
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	101 Heller — 108 Heller	458 Heller — 461 Heller — 410 Heller — 413 Heller	64 Pfge. — 37 *) Pfge. — 42 *) Pfge.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			12 Pfge. — 12 Pfge. — 12 Pfge.
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennig für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1115	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Leere, auf eigenen Rädern laufende Gepäckswagen, sowie offene und gedeckte Güterwagen	Station Prag [Smichow] (B.E.B.)	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Wagen. 2. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif	80 Heller	56 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, dahinlautlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1901 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
			Leere Personenwagen und Aussichts-Salonwagen							42 Heller	38 Heller			
1116	**St.E.G.**		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 7 vom 18. Jänner 1900 unter fortlaufender Nr. 513 verlautbarte Frachtbegünstigung für „Rohpetroleum" von Olmütz St.E.G. transit nach Pardubitz St.E.G. wird unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bedingungen bis Ende April 1900 verlängert. Die Frist behufs Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe wird bis spätestens Ende Juli 1900 erstreckt.											
1117	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Leere, gebranchte Holzkohlensäcke als Frachtgut	Heiligenstadt	Illava	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	125 Heller		Im Kartirungswege		
1118	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Vide Tabelle	a) Aufgabe in Gewichtsmengen unter 5000 kg. b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg und per Frachtbrief c) 10.000 kg / und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle			Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Holzkohlensendungen in ganzen Wagenladungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Artikel	Von Nádas Szomolány nach Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. (Frachtsätze in Hellern per 100 kg)			Von Nádas Szomolány nach Schimitz (Frachtsätze in Hellern per 100 kg)		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)
Essigsäure und Holzgeist	205	154	147	205	155	147
Holztheer	205	154	97	205	155	100
Holzkohle	345	156	69	345	158	77
Theerwasser	214	156	97	214	158	100
Essigessenz	156	154	147	158	155	147

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1119	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Austerlitz Bedihošt Branowitz Brodek Entschowitz Čellechowitz Cbropin Drahanowits Freiheitsau Gross-Wisternitz Grussbach-Schönau (St.E.G.) Hullein Kojetein Kostel Kremsier Kromau Kwassitz-Thmatschau Leipnik Lundenburg Mähr.-Neustadt Mödritz Nezamislitz Prerau Radwanitz-Prossenitz Raitz Robrbach i. M. Schlapanitz Segen-Gottes Sokolnitz Tischnowitz Troppau(K.F.N.B. oder k.k.St.B.) Vschetul Wischau Wrbatek	Čakowitz (B.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 183 176 176 170 191 190 180 188 216 167 210 181 182 187 185 191 185 181 192 168 166 182 174 178 156 171 173 188 170 188 216 184 185 170		Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1120	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, hezw. Tarife des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		In den nebigen Frachtsätzen ist der Portoznschlag für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bereits inbegriffen

Von oder nach	Frachtgüter der Classe I	II	A bei Aufgabe von beliebigen Quantitäten per Frachtbrief	A bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	A bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
	Heller per 100 kg				
Arnau					
Chodau (B.E.B.)	423	354		275	263
Falkenau a. d. Eger	437	366		291	279
Königsberg-Maria Kulm	455	381		302	290
Königinhof					
Eger (B.E.B oder k.k.St.B.)	460	368		288	279
Königsberg-Maria Kulm	445	365		290	281
Rakonitz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	289	226		197	195

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1121	**Südbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Fournière	Vrbovsko	Wien-Matzleinsdorf	Frachtzahlung a) für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief b) für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 376 Heller ad b) 343 Heller		Im Kartirungswege		
1122	**Südbahn-Gesellschaft**		Locomotive und Eisenbahnwagen, verladen, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Bauholz und sonstiges Bannaterial, Eisenconstructionen, Ladetensilien, Schmier- und Putzmateriale	Stationen der Strecken: Wien-Matzleinsdorf—Marburg, Marburg—Franzensfeste und Kufstein—Roveredo	M o r i	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein	vom 23. März 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Interner Tarif Variabel	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller per 100 kg und 1 km. b) Bei Beförderung als Frachtgut 0·4 Heller per 100 kg und 1 km für Quantitäten unter 10.000 kg, insoferne sich die Frachtberechnung ad c) nicht billiger stellt. c) Bei Beförderung als Frachtgut 0·31 Heller per 100 kg und 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Eine Manipulationsgebühr wird nicht augerechnet. Bei Anwendung des Frachtsatzes ad c) hat das Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen. Als Minimalgebühr muss in allen Fällen ein Frachtsatz von 12 h per 100 kg entrichtet werden Variabel	Im Kartirungswege			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
14	Nr. 148 vom 30. December 1899	3511	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bohnen aus Pos. G—9 des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I	Buczacz, Czernowitz, Czortków, Hadikfalva, Halics, Hatna, Hliboka, Husiatyn, Iizkany, Kolomea, Kopyczyńce, Podwołoczyska, Sniatyn, Stanislau, Stryj, Tarnopol, Zablotów, Zloczów, Zuczka	Nadbrzezie Ladungsplatz trans. (für Danzig und darüber hinaus)	Die in der vorbezeichneten Publication verlautbarte Frachtbegünstigung findet mit Giltigkeit vom 1. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900 unter den gleichen Bedingungen auch auf die übrigen Gattungen von Hülsenfrüchten der Pos. G—9 des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I Anwendung	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. **Wien, 22. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. März 1900, womit für den Monat April 1900 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem königl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat April 1900 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von einundzwanzig (21%) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von elektrischen Kleinbahnen in Troppau und Katharein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Generalagenten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Prag Bohumil Horsky die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz elektrisch zu betreibender Kleinbahnen im Gebiete der Landeshauptstadt Troppau und der Gemeinde Katharein mit den Linien:

1. vom Nordbahnhofe durch die Bahnhofstrasse, die Johannes- und die Töpfergasse auf den Oberring und sohin durch die Rudolfsgasse und die Olmützerstrasse bis zur Irrenanstalt;
2. durch die Kathareiner Hauptstrasse und die Ratiborerstrasse auf den Niederring und den Oberring und sohin durch die Sperr- und Ottendorfergasse bis zum Communalfriedhofe;
3. von der Linie 1 abzweigend über den Bahnring und durch die Teschnerstrasse bis zum Schlachthofe und
4. von der Linie 1 abzweigend durch die Jaktar- und Karlsauerstrasse bis zum Stadtparke

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. März 1900. Z. 5295/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ernstbrunn nach Asparn a. d. Zaya.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten und beeideten Gerichtsdolmetsch für die polnische und russische Sprache Dr. Philipp Krzyżanowski in Wien im Vereine mit dem pensionirten Obercontrolor der Oesterreichisch-ungarischen Bank Johann N. Hostasch in Maissau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Ernstbrunn über Nieder-Leiss nach Asparn a. d. Zaya im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. März 1900. Z. 6302/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das Eisenbahnärar haftet für den Schaden, der einem Verfrachter infolge der seitens einer Staatsbahn-Direction ertheilten unrichtigen Auskunft betreffs des Frachttarifes erwächst.

(Entscheidung vom 8. August 1899, Z. 7917.)

Das k. k. Bezirksgericht für die Alt- und Josefstadt in Prag hat mit Urtheil vom 17. Jänner 1899, G.-Z. $\frac{\text{C. IV. } 874-98}{4}$, in der Rechtssache der Firma A. H. in Herrnhut (Klägerin) wider das k. k. Eisenbahnärar (Geklagten), vertreten durch die k. k. Finanzprocuratur in Prag, wegen fl. 190·60 und Mk. 18·72 auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt: Das von der klägerischen Firma gestellte Begehren auf Verurtheilung des geklagten Aerars zur Zahlung des Betrages von fl. 189·33 und Mk. 18·72 wird abgewiesen.

Thatbestand: Der Vertreter der klägerischen Firma führt an, dass sich die protokollirte Firma A. H., Holzgrosshandlung in Herrnhut in Sachsen, deren Inhaber August H. in Barthelsdorf in Sachsen ist, mit Zuschrift vom 4. Jänner 1896 an die Eisenbahn-Betriebsdirection in Prag um officielle Angabe der zur Berechnung gelangenden Kilometer und Frachtsätze nach Ausnahmetarif IV c für Schleifholz bis 2·5 m Länge nach Bodenbach und Aussig von verschiedenen Stationen wandte, dass die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Erledigung dieser Anfrage mit Zuschrift vom 8. Jänner 1896, Z. 21/5, diese von ihr begehrten officiellen Angaben mittheilte, dass die klägerische Firma auf Grund dieser erhaltenen Auskünfte die Preise des über Bodenbach und Moldau zu beziehenden Schleifholzes calculirte und auf Grundlage dieser Calculation Lieferungsverträge von Hölzern der bezeichneten Gattung abschloss. Der Vertreter der klägerischen Firma führt weiters an, dass die klägerische Firma behufs Erfüllung dieser Lieferungsverträge im Laufe des Jahres 1896 Schleifholz auf den obbezeichneten Strecken zur Verfrachtung brachte, dass jedoch bei allen diesen Verfrachtungen gegen die mit Zuschrift vom 8. Jänner 1896 seitens der Eisenbahn-Betriebsdirection bekanntgegebenen Transportgebühren zu viel berechnet und zur Einhebung gebracht wurde, dass die Ueberzahlungen Mk. 139·89, fl. 762·12 und fl. 431·24 betrugen, dass jedoch über Reclamation der klägerischen Firma Mk. 121·17, fl. 630·36 und fl. 372·40 an Rückersatz geleistet wurde, so dass der Rest von fl. 190·60 und Mk. 18·72 unberichtigt blieb. Der Vertreter der klägerischen Firma führt weiters an, dass die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection sich weigere, diese Beträge zu ersetzen, und dass dieselben sich als erlittenen Schaden, bezw. entgangenen Gewinn darstellen, weil bei Abschluss der Lieferungsverträge die ihm bekanntgegebenen Tarifsätze in Calculation gezogen wurden. Bei der mündlichen Verhandlung schränkte die klägerische Firma das Klageschlussbegehren auf den Betrag von fl. 189·33 und Mk. 18·72 ein und stellte den Antrag, das geklagte Eisenbahnärar zur Bezahlung des Betrages per fl. 189·33 und Mk. 18·72 zu verurtheilen. Die k. k. Finanzprocuratur, in Vertretung des geklagten Eisenbahnärars, gibt zu, dass sich die klägerische Firma an die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Prag um officielle Angabe der in Rede stehenden Frachtsätze wandte, gibt weiters zu, dass die Auskunft mit Zuschrift vom 8. Jänner 1896, Z. 21/5, ertheilt wurde, dass bei der Verfrachtung thatsächlich höhere als die bekanntgegebenen Frachtsätze in Anwendung gebracht und berechnet wurden. Die k. k. Finanzprocuratur gibt weiters zu, dass die Differenz zwischen den bekanntgegebenen und den thatsächlich berechneten Frachtsätzen fl. 189·33 und Mk. 18·72 beträgt, wendet jedoch gegen den Klageanspruch ein, dass die Eisenbahn-Betriebsdirection bei der Verfrachtung lediglich die tarifmässigen, gesetzlich kundgemachten Tarifsätze aufrechnete, dass demnach von einem erlittenen Schaden auf Seite der klägerischen Firma nicht gesprochen werden kann. Dem entgegen behauptet die klägerische Firma, welche übrigens zugibt, dass die tarifmässigen, gesetzlich kundgemachten Tarife berechnet wurden, dass ihr der Ersatz des Schadens, bezw. entgangenen Gewinnes zukomme, weil sie durch Verschulden des geklagten Aerars, bezw. der Eisenbahn-Direction in Irrthum geführt wurde.

Entscheidungsgründe: Für die Entscheidung der Frage, ob der klägerischen Firma der Ersatz eines angeblich erlittenen Schadens oder entgangenen Gewinnes zustehe, sind bei dem Umstande, als die klägerische Firma selbst zugibt, dass sie ihren Klageanspruch nicht auf die mit dem Eisenbahnärar, bezw. der Eisenbahn-Direction geschlossenen Frachtverträge stütze, lediglich die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (R.-G.-Bl. Nr. 207, vom 10. December 1892, als einer lex specialis) massgebend. Gemäss § 61 des citirten Reglements haftet das Bahnärar weder in dem Falle, als der Tarif unrichtig angenommen wurde, noch in dem Falle, als Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen sind, selbst in diesen beiden Fällen ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Behobene zu erstatten. Gemäss § 7 des Reglements erfolgt die Berechnung der Transportpreise nach Massgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Schon aus diesen Bestimmungen geht klar hervor, dass der klägerischen Firma ein Schadenersatz rechtlich nicht zukomme; denn die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection berechnete der klägerischen Firma lediglich die tarifmässigen Frachtsätze. Aber auch aus dem Titel des verschuldeten Irrthums kann ein derartiger Anspruch nicht deducirt werden, weil die Beantwortung einer Anfrage über die Höhe der Tarifsätze, selbst in dem Falle, als die Beantwortung unrichtig erfolgt, in keinem Falle haftbar machen kann, wenn erwogen wird, dass die Bahn nicht einmal für die unrichtige Anwendung des Tarifes oder für Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht, somit bei Abschluss des Frachtvertrages haftbar wird. Wird weiters erwogen, dass die Transportpreise öffentlich kundgemacht sind, dass die Unkenntniss der Tarife nicht entschuldigt, dass es Sache der klägerischen Firma war, bei Abschluss der Lieferungsverträge die gesetzlich kundgemachten Tarife in Calculation zu ziehen, und von einem Verschulden der Betriebs-Direction nicht die Rede sein kann, zumal die Bahn lediglich die tarifmässigen Frachtsätze in Anwendung brachte und berechnete, so stellt sich der Anspruch der klägerischen Firma als ein vollkommen unbegründeter dar, aus welchem Grunde die Klage abgewiesen wurde.

Infolge Berufung der Klägerin gegen das Urtheil der ersten Instanz hat das k. k. Landesgericht in Prag auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten mündlichen Berufungsverhandlung zu Recht erkannt:

Es werde der Berufung der klägerischen Firma Folge gegeben, das erstrichterliche Urtheil abgeändert und erkannt: Das k. k. Aerar sei schuldig, der Firma A. H. den Betrag von fl. 189·33 und von Mk. 18·72 zu bezahlen.

Thatbestand: Mit Urtheil des k. k. Bezirksgerichtes für die Alt- und Josefstadt in Prag vom 17. Jänner 1899, G.-Z. $\frac{\text{C. IV. } 874-98}{4}$, wurde die von der Firma A. H. in Herrnhut gegen das k. k. Aerar erhobene Klage auf Bezahlung von fl. 189·33 und Mk. 18·72 aus dem Rechtstitel des Schadenersatzes (infolge unrichtiger, der Klägerin seitens der Prager k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection ertheilten Informationen in Angelegenheit des Gütertarifes) abgewiesen, weil im vorliegenden Falle die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder zur Anwendung zu kommen haben, weil diese Bestimmungen einen Schadenersatzanspruch ausschliessen, und weil bei dem Abschlusse der in der Klage angeführten Lieferungsverträge die gesetzlich kundgemachten Tarife in Betracht gezogen wurden und daher kein Schaden der klägerischen Firma entstanden ist. Gegen dieses Urtheil hat die klägerische Firma wegen unrichtiger rechtlicher Beurtheilung der Sache rechtzeitig die Berufung überreicht und den Antrag gestellt, es sei der Staatsschatz gemäss der Klagsschlussbitte zur Zahlung der Schadenbeträge per fl. 190·60 und Mk. 18·72 zu verurtheilen. Die Darstellung des Sachverhaltes ist in dem Urtheile des Gerichtes erster Instanz richtig wiedergegeben und es wird diesbezüglich lediglich auf dieselbe Bezug genommen. Bei der mündlichen Berufungsverhandlung hat der Vertreter der Berufungswerberin den Berufungsantrag der Sachlage entsprechend modificirt, indem er die Verurtheilung nach der restringirten Klagsschlussbitte, daher auf Zahlung der Beträge von fl. 189·33 und Mk. 18·72 in Antrag brachte.

Gründe: Die Berufung ist begründet; denn das Urtheil beruht auf einer unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache. Beide Theile führen übereinstimmend an, dass die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection der klägerischen Firma aus Versehen, daher culposer Weise, irrthümliche Auskünfte über bestimmte Gütertarife ertheilte, dass die Differenz zwischen diesen und den später angewendeten richtigen Frachtsätzen den eingeklagten Beträgen per fl. 189·33 und Mk. 18·72 gleichkomme, und dass auch diese Differenzbeträge nach Effectuirung der diesbezüglichen Verfrachtungen eingehoben wurden. Es entsteht nun die Frage: 1. ob die klägerische Firma thatsächlich einen Schaden erleidet, und 2. ob eine ausserhalb des Vertragsverhältnisses erfolgte culpose Irreführung einen Schadenersatzanspruch begründen könne. Ad 1. Es ist notorisch und bedarf daher keines Beweises, dass jeder Geschäftsmann bei Feststellung der Preise der zu liefernden Waare die Transportkosten mit in Betracht zieht. Wenn daher die klägerische Firma die Preise der Holzlieferungen auf Grund einer irrthümlichen Information der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection bestimmte und nachträglich höhere, wenn auch tarifmässige Frachtsätze bezahlen musste, so hat sich ihr Gewinn bei den Holzlieferungen um einen Betrag verringert, welcher der Differenz zwischen den richtigen und ihr mitgetheilten Transportkosten gleichkommt, und sonach einen Schaden per fl. 189·33 und Mk. 18·72 thatsächlich erlitten. Ad 2. Auch eine Irreführung ausserhalb des Vertragsverhältnisses kann nach §§ 1299, 1300 a. b. G.-B. die Grundlage eines Schadenersatzanspruches bilden, wenn die Beschädigung eine widerrechtliche im Sinne des § 1294 a. b. G.-B. ist. Wenn nun nach diesen gesetzlichen Bestimmungen ein Sachverständiger, welcher (gegen Belohnung) einen irreführenden, nachtheiligen Rath ertheilt, schadenersatzpflichtig ist, so muss dieser Schadenersatz umsomehr einen Verfrächter treffen, dem nach Lage der Sache die Fracht übergeben werden muss und der, nach den Frachtkosten befragt, dieselben zwar genau, aber aus Versehen unrichtig angibt. Aus dem Art. 422 H.-G.-B. ergibt sich, dass die Eisenbahnen überhaupt, daher auch die im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen als Frachtführer zu betrachten sind. Ueberdies gehört die Auskunftsertheilung in Angelegenheiten der Gütertarife nach der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 183, in den Wirkungskreis der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen. Hat daher die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection bei Erfüllung dieser Pflicht aus Versehen — wie sie selbst in dem Briefe vom 16. September 1896 eingesteht — irrthümliche Auskünfte ertheilt und wurde durch diese culpose Handlung die klägerische Firma in ihrem Vermögen geschädigt, so ist nach Art. 283 H.-G.-B. der Staat als Frachtführer zum Ersatze dieses Schadens verpflichtet. Der Einwand, dass die Eisenbahn-Betriebsdirectionen als Behörden die Auskünfte ertheilen, dass diese Auskunftsertheilung keine Handelssache sei und daher keinen Ersatzanspruch begründen könne, ist haltlos und widerstreitet den oben angeführten, auf analoge Anwendung des § 1300 a. b. G.-B. sich stützenden Ausführungen, zumal die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen den Staat als Frachtführer nach Aussen zu vertreten berufen sind und die Ertheilung der Auskunft aus Anlass eines abzuschliessenden Vertrages erfolgte. Die Bestimmung des § 61 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, findet auf den vorliegenden Fall keine Anwendung, denn durch diese Bestimmung wird die Haftungspflicht für ein Verschulden nicht geregelt. Auch der Umstand ist unstichhältig, dass die Tarifsätze öffentlich kundgemacht worden sind und dass die klägerische Firma auf den Irrthum der Bahn-Direction kommen konnte. Die Unkenntniss der Gesetze und Vorschriften begründet nicht in jedem Falle schon an und für sich ein Verschulden nach §§ 2 und 1294 a. b. G.-B., es ist vielmehr bei Beurtheilung der Frage, ob eine schuldbare Unwissenheit vorliegt, die Natur des Rechtsgeschäftes und die persönliche Eigenschaft der dabei betheiligten Personen in Erwägung zu ziehen und zu beurtheilen, ob derjenige, dem die Unkenntniss als Verschulden zur Last fallen soll, mit jener Aufmerksamkeit gehandelt habe, welche bei gewöhnlichen Angelegenheiten angewendet werden kann (§ 1297 a. b. G.-B.). Wird nun erwogen, dass die klägerische Firma als Ausländerin vor Beginn der Holzlieferungen sich an die Betriebsdirection um officielle Mittheilung der ihr unklar scheinenden Frachtsätze wandte, dass ihr dieselben ziffermässig mitgetheilt worden sind, so kann nicht behauptet werden, dass sie dieser Mittheilung nicht trauen sollte und dass sie daher in dieser Beziehung ein Verschulden trifft, respective dass auf Seite der Klägerin eine schuldbare Unwissenheit der anerkannt complicirten Vorschriften über die Tarifsätze vorliegt. Aus diesen Gründen wurde das erstrichterliche Urtheil abgeändert und das geklagte k. k. Aerar gemäss der restringirten Klagsschlussbitte zum Schadenersatze verurtheilt.

Der Revision der Geklagten hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Urtheil vom 8. August 1899, Z. 7917, keine Folge gegeben.

Gründe: Das Berufungsgericht hat den Streitfall von der rechtlichen Seite aus dem Gesetze entsprechend beurtheilt, der angerufene Revisionsgrund der Z. 4 § 503 C.-P.-O. ist daher nicht gerechtfertigt. Zu den Gründen des Berufungsgerichtes wird mit Beziehung auf die Revision Folgendes beigefügt: Die im Betriebe der Staatsverwaltung befindlichen Bahnen unterliegen kraft der Eingangsbestimmungen zum Betriebsreglement vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, diesem Betriebsreglement. Die zum Zwecke des Betriebes der Bahnen angestellten Beamten und Diener gehören daher gemäss § 9 des citirten Betriebsreglements zu jenen Personen, für welche die Eisenbahn haftet. Für diese Haftungspflicht ist es gleichgiltig, ob Bedienstete der Bahn in strafrechtlicher Beziehung zu den Amtspersonen zu rechnen sind oder nicht. Der Staat, in dessen Betriebe die Bahn steht, um die es sich handelt, haftet also auch für die Beamten der Betriebsdirectionen und dies insbesondere auch kraft der Ministerialverordnung vom 15. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 183, welche den amtlichen Wirkungskreis der Betriebsdirectionen aufstellt. Es ist nicht streitig, dass die Prager Betriebsdirection der klagenden Firma unrichtige Auskünfte über bestimmte Frachtsätze ertheilt hat, und dass dann die klagende Firma auf Grund dieser Auskünfte gewisse Lieferungen abgeschlossen hat, bei denen jedoch nicht die amtlich mitgetheilten (unrichtigen) Frachtsätze, sondern andere richtige, aber höhere Frachtsätze gefordert wurden und bezahlt werden mussten. Die resultirende Differenz ist zwischen den Parteien nicht streitig. Die klagende Firma hat hienach einen Schaden erlitten, den ihr der die Auskunft (durch seine Beamten) ertheilende Staat als Bahnverwalter zu ersetzen hat. Diese Ersatzpflicht ist nicht gegründet auf den Frachtvertrag, sondern auf die irreführende Auskunft der Betriebsdirection. An Seite des Verfrächters liegt das Verschulden der unrichtigen Auskunftsertheilung und des hieraus entstandenen Schadens; die Betriebsdirection hatte gemäss § 28 ad 19 der Ministerialverordnung vom 15. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 183, die Pflicht, Auskunft zu ertheilen in Angelegenheit der Personen- und Gütertarife; sie hatte hiebei jede schuldbare Unwissenheit zu vermeiden und mit gehöriger Aufmerksamkeit und mit gehörigem Fleisse vorzugehen. Wenn dies eingehalten worden wäre, wäre bei der klagenden Firma der Vermögensnachtheil nicht entstanden. Die Ersatzpflicht ist daher im § 1294 a. b. G.-B. begründet. Der Kläger fordert den Ersatz des entgangenen Gewinnes, der ihm gemäss § 1324 a. b. G.-B. gebührt. Anbelangend die Höhe dieses Schadens, so hat die klagende Firma zwei Beweise angeboten, und zwar durch Sachverständige darüber, dass im Holzgrosshandel bei Abschluss von Lieferungen die Frachtsätze berücksichtigt und in die Calculation einbezogen werden müssen, und durch Einvernehmung des Inhabers der klägerischen Firma darüber, dass dieselbe einzig und allein im Vertrauen auf die Auskünfte der Eisenbahn-Betriebsdirection die Lieferungsverträge abgeschlossen habe. Beide diese Beweise hat das Berufungsgericht mit Recht übergangen, denn die diesfälligen Behauptungen des Klägers sind zum Theil richtig, ohne dass es eines Sachverständigenbeweises bedarf, zum Theil ergeben sich dieselben ohneweiters aus der Sachlage, zumal, wie bereits erwähnt, die Differenzziffer gar nicht streitig ist. Das Berufungsurtheil wurde demnach aufrecht erhalten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. März stellten die Abgeordneten Dr. Rutowski, Merunowicz und Genossen folgenden Antrag:

„Die hohe k. k. Regierung wird dringend aufgefordert, im allgemeinen Staatsinteresse, als auch im unmittelbaren Interesse einer grossen Reihe von Königreichen und Ländern und ganz besonders der k. k. Haupt- und Residenzstadt Wien den Abschluss der nöthigen Vorarbeiten für die Inangriffnahme des Ausbaues eines Donau-Oder-Weichsel-Canals mit der weiteren Wasserverbindung Weichsel—San—Dniester, mit den nöthigen Abzweigungen und Stichcanälen nach Brünn und Olmütz, nach dem Karwiner Kohlenbecken, mit der weiteren Canalverbindung Oder-Elbe und der Abzweigung Sądowa-wisznia—Brody ehethunlichst zu beschleunigen.

Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, neben der Finalisirung der technischen Projecte und Kostenvoranschläge die Frage der Finanzirung des dringenden Baues dieser Wasserstrassen baldmöglichst ihrer Lösung zuzuführen, und falls ein vortheilhaftes Uebereinkommen mit einer Privatunternehmung für den Staatsschatz nicht zu erzielen wäre, den Bau auf Staatskosten bei entsprechender Heranziehung der anderen Reichshälfte, der Länder und autonomen Körper und etwaigen Privatinteressenten zu unternehmen. Zu diesem Zwecke wäre die Aufbringung der nöthigen Mittel im Wege der Emission von Obligationen der mit dem Gesetze vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, geschaffenen Investitionsstaatsschuld vorzunehmen.

Die k. k. Regierung wird schliesslich aufgefordert, mit aller möglichen Beschleunigung eine Gesetzvorlage zur Vornahme des Ausbaues dieses Wasserstrassencomplexes dem Parlamente vorzulegen."

In der Sitzung vom 15. März richteten die Abgeordneten Böheim, Erb und Genossen an den Herrn Eisenbahn- und an den Herrn Finanzminister eine Interpellation, betreffend die Offertausschreibungen der k. k. Staatsbahnen, Salinen etc. zur Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. März ergreift das Wort der Herr

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Aus Anlass der im Herbste vorigen Jahres eingetretenen Periode empfindlicher Verkehrsstockungen und Unregelmässigkeiten im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft ist eine Reihe von Interpellationen an mich gerichtet worden, in welchen über die Unzulänglichkeit der bau- und betriebstechnischen Einrichtungen dieses Bahnunternehmens theils im Allgemeinen, theils mit Bezug auf bestimmte Strecken des gesellschaftlichen Bahnnetzes Beschwerde geführt und die Einleitung geeigneter Massnahmen zum Zwecke einer Sanirung der beklagten Uebelstände gefordert wird.

Solche Interpellationen haben eingebracht: die Herren Abgeordneten Dr. Conci und Genossen in der 5. Sitzung des hohen Hauses am 26. October 1899, die Herren Abgeordneten Welponer und Genossen in der 10. Sitzung vom 9. November v. J., die Herren Abgeordneten Kienmann und Genossen, ferner die Herren Abgeordneten Schrammel und Genossen in der 14. Sitzung vom 16. November v. J., endlich die Herren Abgeordneten Resel und Genossen in der 24. Sitzung vom 30. desselben Monats.

Die Beantwortung dieser Interpellationen hat sich infolge des Umstandes hinausgeschoben, dass zu diesem Zwecke eingehende, zum Theil auch mit einem grösseren Zeitaufwande verbundene Erhebungen gepflogen werden mussten.

In der Zwischenzeit hat die öffentliche Meinnng über die Betriebsverhältnisse der Südbahn eine neuerliche Beunruhigung durch die tief beklagenswerthen Unfälle erfahren, welche sich am Schlusse des abgelaufenen Jahres in rascher Aufeinanderfolge ereignet hatten.

Hieran anknüpfend, haben in einer in der 35. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Februar d. J. eingebrachten Interpellation die Herren Abgeordneten Resel und Genossen neuerlich auf die Unsicherheit der Betriebsverhältnisse bei der Südbahn-Gesellschaft hingewiesen und die Anfrage an mich gerichtet, was seitens des Eisenbahnministeriums in der Zwischenzeit gethan wurde, um auf den Linien der genannten Eisenbahn-Gesellschaft die Sicherheit des Verkehres herbeizuführen, inwieweit die gesellschaftliche Direction den bezüglichen Intentionen des Eisenbahn

ministeriums nachgekommen ist, und ob ich bereit sei, die weitestgehenden Anordnungen, welche die sichere Betriebsführung zu verbürgen vermögen, zu treffen, sowie mit allen mir zu Gebote stehenden Mitteln — allenfalls durch Sequestration — die Durchführung dieser Anordnungen zu veranlassen?

Endlich haben in der 42. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. März d. J. die Herren Abgeordneten Dobernig und Genossen gleichfalls eine die Betriebsverhältnisse bei der Südbahn betreffende Interpellation an mich gerichtet.

Ich glaube die aufgezählten Interpellationen am zweckmässigsten einer zusammenfassenden Beantwortung unterziehen zu sollen, in welcher ich eine rückhaltlose Darstellung der bei der Südbahnverwaltung thatsächlich bestehenden Uebelstände und einen Ueberblick über die rege Thätigkeit geben will, welche in Absicht auf die Sanirung dieser Uebelstände seitens der Staatsverwaltung entfaltet wurde.

Zu diesem Zwecke sei es mir vor allem Anderen gestattet, das allerdings unerfreuliche Bild, welches die Verkehrsverhältnisse der Südbahn in den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres geboten haben, sowie die Umstände, durch welche diese Verhältnisse herbeigeführt wurden, in kurzen Worten darzustellen:

Inmitten einer ausserordentlichen Steigerung des eigenen Verkehres hatte die Südbahn um die angegebene Zeit auch die riesigen Verkehrsmassen zu bewältigen, welche ihr infolge der durch die Hochwasserkatastrophe herbeigeführten Störungen der westlichen Staatsbahnlinien zugeströmt sind.

Diesen abnormen Anforderungen gegenüber haben sich die Anlagen und Einrichtungen, sowie der Personalstand der Südbahn in jeder Beziehung als vollkommen unzureichend erwiesen.

Güterstauungen, namentlich in den Knotenpunkten und Anschlussstationen, Stockungen in der Abwicklung des Zugsverkehres mit allen die Betriebssicherheit gefährdenden Rückwirkungen, empfindliche Verzögerungen im Wagenumlaufe, eine bedauerliche, bis zur physischen Erschöpfung gesteigerte Ueberbürdung zahlreicher Kategorien von Bediensteten waren die unmittelbaren Folgen des plötzlich eingetretenen Verkehrsandranges, dessen Bewältigung späterhin durch den jähen Eintritt strengen Frostes, durch starke Schneefälle und heftige Borastürme neuen Hindernissen begegnete.

Wenn es unter diesen Umständen gleichwohl gelungen ist, die äussersten Consequenzen der eingetretenen Situation und damit eine kaum zu ermessende Schädigung unserer wirthschaftlichen Interessen hintanzuhalten, so gebührt das Verdienst hieran in erster Linie dem im Executivdienste verwendeten Personal der Südbahn, welches die in dieser kritischen und gefahrvollen Periode herantretenden Anforderungen mit beispielloser Hingebung erfüllt und einen neuen glänzenden Beweis seines unerschütterlichen Pflichtgefühls erbracht hat.

Indem ich nunmehr zur Betrachtung der Ursachen übergehe, auf welche die in Rede stehenden Verkehrsstörungen zurückzuführen sind, stehe ich nicht an, auszusprechen, dass den von mir erwähnten, jenseits des Machtbereiches der Südbahnverwaltung gelegenen äusseren Ereignissen überwiegend nur die Bedeutung eines unmittelbaren Anstosses zu den fraglichen Calamitäten beizumessen ist. Ich gebe zwar ohneweiters zu, dass dieser Anstoss mit einer Heftigkeit erfolgte, welcher auch ein stärkerer Organismus als jener der Südbahn nicht mit Erfolg hätte widerstehen können. Andererseits ist mir aber auch klar, dass die eingetretenen Störungen nicht jenen Umfang, den sie thatsächlich erreicht haben, hätten gewinnen können, wenn innerhalb der Betriebs- und Anlageverhältnisse der Südbahn noch ein Spielraum bestünde, welcher in Zeiten ausserordentlicher Verkehrsbewegungen verwerthet und ausgenützt werden kann. Der Mangel eines solchen Spielraumes bildet nach meiner Anschauung die eigentliche und letzte Ursache der von den geehrten Herren Interpellanten, sowie von der Oeffentlichkeit, ganz besonders aber von der Staatsverwaltung beklagten Uebelstände.

Es kann nämlich nicht übersehen werden, dass in einer früheren Periode die Bahnverwaltung in Bezug auf die Ausgestaltung der baulichen Anlagen und der Fahrbetriebsmittel, sowie in Bezug auf die Vermehrung des Personals nicht jene Voraussicht bethätigt hat, welche hätte aufgewendet werden müssen, um unvermutheten Anforderungen des Verkehres auch nur einigermassen entsprechen zu können.

Dagegen kann ich der gegenwärtigen Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft das Zeugniss nicht versagen, dass dieselbe nach Kräften bemüht ist, eine Besserung der bestehenden Verhältnisse herbeizuführen.

Schon zu Beginn des Jahres 1898 wurde von der genannten Verwaltung anlässlich der Verhandlungen behufs Bewilligung der Aufnahme eines Investitionszwecken dienenden Prioritätsanlehens im Betrage von 70, eventuell 80 Millionen Mark ein bis zum Jahre 1912 reichendes, gründlich vorbereitetes Investitionsprogramm anfgestellt, nach welchem die Verausgabung eines Betrages von mehr als 37 Millionen Kronen für Bauarbeiten auf dem österreichischen Netze und von ungefähr 20 Millionen Kronen für die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel in Aussicht genommen war. Thatsächlich hat auch die Südbahn, obschon die Begebung des vorerwähnten Anlehens wegen der ungünstigen Marktverhältnisse vorläufig noch nicht möglich war, in den Jahren 1897 bis 1899 mehr als 27 Millionen Kronen investirt und für das Jahr 1900 rücksichtlich des österreichischen Netzes mit Einschluss des auch für die ungarischen Linien bestimmten Güterwagenparkes Investitionen im Gesammtbetrage von 10·1 Millionen Kronen in Aussicht genommen.

Gleichzeitig haben die Betriebsausgaben in den Jahren 1896 bis 1899 alljährlich eine Steigerung von durchschnittlich 2·4 Millionen Kronen erfahren, welcher Mehraufwand zum nicht geringen Theile auf Personalauslagen entfiel.

Zeigen die eben angegebenen Daten, dass die derzeitige Verwaltung redlich bestrebt ist, die schwerwiegenden Versäumnisse früherer Jahre gutzumachen, so bedarf es doch noch langjähriger und nachhaltiger Arbeit, um das angestrebte Ziel auch thatsächlich zu erreichen, ein Streben, welches durch die fortgesetzt in aufsteigender Richtung sich bewegenden Betriebsergebnisse der Gesellschaft zweifellos gefördert wird.

Soweit bei den gedachten Sanirungsarbeiten die Staatsverwaltung in Betracht kommt, ist vor Allem die fortgesetzte intensivste Ueberwachung der Betriebsverhältnisse und die nachdrücklichste Geltendmachung der vom Standpunkte der Verkehrssicherheit zu stellenden Forderungen unbedingt geboten.

In dieser Beziehung weise ich darauf hin, dass die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen über Auftrag des Eisenbahnministeriums seit dem Herbste vorigen Jahres die schon vorher geübte intensive Ueberwachung des executiven Diestes bei der Südbahn zu einer permanenten gestaltet hat. Commissionen dieser Behörde, verstärkt durch mit den Verhältnissen der Südbahn besonders vertraute Organe des Eisenbahnministeriums, haben die gesellschaftlichen Linien bereist und ein reiches Erhebungsmaterial gesammelt. Auf Grund dieser Erhebungen habe ich zu Beginn dieses Jahres einen Erlass an die Südbahn-Gesellschaft gerichtet, in welchem ich alle auf die Sanirung der Betriebsverhältnisse abzielenden Forderungen zusammengefasst habe.

Durchdrungen von der Ueberzeugung, dass die Einführung geregelter Dienstturnusse mit ausreichenden Ruhezeiten und insbesondere die Abschaffung der auf den Linien der Südbahn noch vielfach bestehenden 24stündigen Diensttour für das Personal die erste Vorbedingung einer betriebssicheren Abwicklung des Verkehres ist, habe ich die Forderung nach Vermehrung des Personales an die Spitze des Erlasses gestellt.

Weiter habe ich die Anlage von Ausweichgeleisen für das Abstellen der Güterzüge, die unerlässliche Ausgestaltung der Sicherungsanlagen, namhafte Geleisevermehrungen und die Durchführung zahlreicher Stationserweiterungen, wie in Wiener-Neustadt, Marburg, Laibach, Pragerhof, Leoben, Innsbruck, Bozen und Ala, dann die Errichtung eines Rangirbahnhofes in Franzensfeste gefordert und insbesondere auch auf eine Beschleunigung des einen Kostenaufwand von $2\frac{1}{2}$ Millionen Kronen erfordernden Umbaues der Station Bruck a. d. Mur hingewirkt.

Auch habe ich mit allem Nachdrucke die schon früher erlassene Weisung in Erinnerung gebracht, dass das Fahren der Züge in Raumdistanz allgemein einzuführen ist und Strecken mit besonders dichtem Verkehre blockirt werden müssen.

Schliesslich habe ich die Südbahn angewiesen, die vorbezeichneten, zum Theil auch von ihr schon in Aussicht genommenen Massnahmen, soweit irgend thunlich, noch im Laufe des Jahres 1900 durchzuführen.

Der hierauf eingelangte Bericht der Südbahn, in welchem sie zu dem Erlasse Stellung nimmt, kann im Grossen und Ganzen als ein befriedigender bezeichnet werden.

Die Südbahn verspricht darin, dass sie mit Hingebung und Anspannung aller Kräfte trachten werde, die thunlichste Vervollkommnung ihres Betriebes in möglichst kurzer Zeit und ohne Rücksicht auf finanzielle Erwägungen zu erreichen.

Sie kündigt an, dass in der Strecke Mürzzuschlag—Marburg noch in diesem Jahre zehn Stationen mit Vorfahr- und Abstellgeleisen werden ausgestattet werden und dass es bereits im Laufe des Jahres 1901 möglich sein werde, auf der ganzen Strecke Wien—Graz das Fahren in Raumdistanz durchzuführen. Der neue Frachtenbahnhof in der Station Bruck a. d. Mur soll zum kommenden Herbste vollendet sein, für die Erweiterung und Entlastung der Station Marburg soll noch im laufenden Jahre durch

eine Reihe von Bauherstellungen vorgesorgt werden. Die Vorarbeiten für die Erweiterung der Stationen Wiener-Neustadt, Laibach, Ala und Franzensfeste sind in vollem Zuge.

Was speciell die in der Interpellation der Herren Abgeordneten Kienmann und Genossen berührte Frage der Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes in Wiener-Neustadt betrifft, so hat sich die Vorlage des hezüglichen Projectes trotz mehrfacher Betreibung verzögert, weil sich die Südbahn über die Grundlage, auf welcher der Umbau vorzunehmen wäre, längere Zeit nicht hat schlüssig werden können. Erst in jüngster Zeit hat sich die Verwaltung der Südbahn für die Lösung des Problems durch die Anlage einer Frachten- und Rangirstation im Norden von Wiener-Neustadt entschieden und die Vorlage eines Projectes auf dieser Basis noch für den April laufenden Jahres in sichere Aussicht gestellt.

Das Eisenbahnministerium wird auf die rascheste Inangriffnahme der Bauarheiten mit allem Nachdrucke hinwirken, und beahsichtigt die Südbahn, nach durchgeführter Prüfung des Projectes und im Falle eines anstandslosen commissionellen Befundes desselben noch in diesem Jahre mit dem Baue zu beginnen.

Wie für Wiener-Neustadt, so sind auch für die Stationserweiterungen in Cilli, Innsbruck, Bozen und Leoben die Vorarbeiten hereits eingelcitct. Auch noch eine Reihe anderer Bauherstellungen, so inshesondere die Legung des zweiten Geleises in den Strecken Grassteiu—Franzensfeste, Klausen—Waidbruck und Blumau—Bozen der Tiroler Linie, wird noch im Laufe dieses Jahres durchgeführt werden.

Nachdem die Legung des zweiten Geleises in der Strecke Brenner—Gossensass bereits vollendet ist, wird mit Ablauf dieses Jahres der zweigeleisige Betrieb nahezu auf der ganzen Strecke Innsbruck—Bozen aufgenommen werden können.

Diese Massnahme im Vereine mit der Ausführung namhafter, gleichfalls für das Jahr 1900 geplanter Stationserweiterungen dürfte für die Zukunft die geordnete Abwicklung des Verkehres auf der Brenner Linie überhaupt, insbesondere aher auch zur Zeit der Herbstcampagne hinreichend sicherstellen, so dass die in den Interpellationen der Herren Ahgeordneten Conci und Genossen, sowie Welponer und Genossen beklagten Uehelstände bei geeigneten Personal- und Wagendispositionen künftig hoffentlich nicht mehr wiederkehren werden.

Was die Fahrbetriehsmittel anbelangt, so ist zu constatiren, dass in den Jahren 1897 his 1899 92 Locomotiven, 265 Personen- und 1299 Güterwagen neu angeschafft und für das Jahr 1900 weitere 20 Locomotiven, 30 Personen- und 304 Güterwagen in Bestellung gegeben worden sind.

In Bezug auf die Frage der Personalgebahrung wurde amtlich erhoben, dass das Personal des executiven Verkehrs- und Zugförderungsdienstes in den Jahren 1898 und 1899 um 667 Organe vermehrt worden ist; gleichzeitig habe ich mich der Bereitwilligkeit der Südbahn versichert, weitere ausgiebige Vermehrungen im Stande ihrer Bediensteten vorzunehmen. Die Auflassung der 24stündigen Diensttour konnte nach Angahe der Verwaltung zwar noch nicht ganz durchgeführt werden, doch sind verschiedene Massregeln zur Erleichterung des Dienstes des Executivpersonales, insbesondere der Weichenwächter und der Verschuborgane, im Zuge. Der Turnus des Fahrpersonales entspricht den einschlägigen Normen bei den Staatsbahnen.

Der Bericht der Gesellschaft (dessen Inhalt ich kurz wiedergegeben habe) steht derzeit noch in amtlicher Behandlung, und wird das Eisenbahnministerium zu den einzelnen, in Aussicht genommenen Massnahmen, soweit dies nicht schon geschehen ist, demnächst schriftlich Stellung nehmen.

Diesbezüglich glaube ich schon heute ankündigen zu können, dass das Eisenbahnministerium auf der Durchführung der Blockirungsarbeiten in der Strecke Wien—Graz noch im laufenden Jahre bestehen und eine Reihe weiterer baulicher Herstellungen, wie Stationsumgestaltungen, die Herstellung oder Adaptirung von Kasernen für das Personal, Oberbauverstärkungen u. s. w., verlangen, bezw. deren Ausführung zu beschleunigen trachten wird. Auch wegen des Ersatzes der zahlreichen sehr veralteten Locomotiven der Südbahn durch neue, den modernen Errungenschaften der Technik entsprechende Maschinen werde ich mit detaillirten, bereits ausgearbeiteten Aufträgen an die Gesellschaft herantreten. Ferner habe ich mir von der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen einen genauen Ausweis über jene Personalvermehrungen vorlegen lassen, welche nothwendig wären, damit die Südbahn den thatsächlichen Anforderungen des ausübenden Dienstes zu genügen und die derzeit vielfach noch hestehenden langen Diensttouren zu beseitigen vermag. Auf Grund dieses Ausweises, nach welchem eine allerdings sehr ausgiebige Vermehrung des Personales, und zwar namentlich im Verkehrs- und Streckendienste, geboten erscheint, habe ich die Südbahn unter Bekanntgahe der Erhehungsdaten heauftragt, zunächst jenes Personal zu vermehren, welches unter den gegenwärtigen Dienstverhältnissen am empfindlichsten leidet und dessen dienstliche Thätigkeit auf die Verkehrssicherheit von unmittelbarem Einflusse ist.

Im Anschlusse an das Gesagte möchte ich noch einen an die Südhahn gerichteten Erlass der General-Inspection erwähnen, in welchem diese Behörde eine Reihe von Massnahmen zu, Besserung der Zustände im Bahnerhaltungsdienste fordert.

Die in diesem Erlasse enthaltenen Anregungen decken sich zum Theil mit einer von der Südbahn bereits ins Auge gefassten organisatorischen Reform, der zufolge die gegenwärtig von einander unabhängigen und daher der nothwendigen gegenseitigen Fühlung enthehrenden Inspectorate für die drei Zweige des executiven Dienstes mit einander vereinigt werden sollen, eine Massnahme, welche eine wesentliche Verbesserung des bisherigen Zustandes bedeutet und vom sachlichen Standpunkte daher willkommen geheissen werden muss.

Ich gestatte mir weiter noch heizufügen, dass seitens des Eisenbahnministeriums und der General-Inspection selbstverständlich auch die laufenden aufsichtshehördlichen Agenden der Südbahn gegenüber mit der durch die Verhältnisse gebotenen besonderen Intensität wahrgenommen werden und dass alle an die Südbahn ergangenen Specialaufträge zum Zwecke allfälliger energischer Betreibung in genauer Evidenz stehen.

Mit diesen meinen Ausführungen habe ich versucht, die Verkehrsverhältnisse der Südbahn, wie selbe sich im letzten Viertel des ahgelaufenen Jahres gestaltet haben, sowie die ihnen ursächlich zugrunde liegenden Umstände darzulegen und die Thätigkeit zu kennzeichnen, welche das Eisenhahnministerium und die General-Inspection der österreichischen Eisenhahnen entfaltet haben und noch entfalten werden, um die von der Oeffentlichkeit mit Recht hegehrte Vorsorge gegen die Wiederkehr ähnlicher Calamitäten zu treffen.

Ich darf wohl hoffen, hiemit dargethan zu haben, dass seitens der Aufsichtsbehörden nichts verabsäumt wird, um innerhalb ihrer Competenz auf die Sanirung der Uebelstände in der Betriebführung der Südbahn hinzuwirken — eine Aufgabe, welche durch die bekannten eigenartigen Verhältnisse des Unternehmens allerdings erheblich erschwert wird.

Umsomehr muss ich jedoch bei der eingeleiteten Action auf die fortgesetzte Bereitwilligkeit der Gesellschaft zählen, den ihr zukommenden aufsichtsbehördlichen Aufträgen unweigerlich und namentlich ohne Rücksicht auf finanzielle Erwägungen nachzukommen, und nehme ich daher gern Act von der seitens der Gesellschaft in aller Form abgegebenen Zusage, auch weiterhin alle Mittel zur Beseitigung jener Mängel aufbieten zu wollen, an denen ihr Organismus gegenwärtig leidet.

Auch halte ich mich angesichts dieser Versicherung und des von der Gesellschaft bethätigten Verständnisses für die Erfüllung der ihr obliegenden Aufgaben der Nothwendigkeit überhoben, in die Beantwortung jenes Theiles der Interpellation des Herrn Abgeordneten Resel vom 23. Februar d. J. einzugehen, welcher die Anwendung der äussersten, nur hei unabweislicher Nothwendigkeit angebrachten Zwangsmassregel gegenüber der Gesellschaft zum Gegenstande hat.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Wekelsdorf-Parschnitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. März die k. k. Statthalterei in Prag heauftragt, hinsichtlich des von der Bahnbau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Comp. in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wekelsdorf der Linie Chotzen—Halbstadt der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Parschnitz zum Anschlusse an die Linie Chlumetz—Parschnitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn mit einer Fortsetzung nach Trautenau im Siune der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 5234.]

Projectirte Localbahn von der Station Hulwaken zum Bahnhofe in Ostrau. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. März die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Alfred Mittler, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, vorgelegten Detailprojectes einer für den öffentlichen Frachtenverkehr bestimmten Localbahn von der Station Hulwaken der projectirten normalspurigen Localbahn Hulwaken-Koslowitz zum Vor-

bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Ostrau und für eine Verbindung der Projectsstation Hulwaken mit der Localbahn Mähr.-Ostrau—Hulwaken (Ellgoth) die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. [E.-M.-Z. 2932.]

Elektrische Strassenbahnen in Brünn. (Varianten-projecte: Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. März die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich der von der Stadtgemeinde Brünn vorgelegten Detailprojecte mehrerer Varianten von Theilstrecken der elektrisch zu betreibenden Strassenbahnen in Brünn, nämlich km 3·1/4 der Linie Schreibwald—Karthaus, bezw. km 1·0—1·25 der neu herzustellenden Linie Kröna—Ferdinandsgasse—Grosser Platz—Eichhorngasse, dann Anfangsstrecke der Linie Kröna—Eichhornplatz von km + 0·2 bis km — 0·346, d. i. vom neuen Schlachthause in der Fleischmarktgasse bis Kröna, die Stationscommission und politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle des anstandslosen Ergebnisses der gedachten Amtshandlungen den Bauconsens für die begangenen Theilstrecken ex commissione mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach erfolgter Concessionsertheilung in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 4936.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Eröffnung des zweiten Geleises auf der Strecke Tulln—Absdorf-Hippersdorf.) Am 1. März wurde das zweite Geleise der Strecke Tulln—Absdorf-Hippersdorf dem öffentlichen Verkehre übergeben und auf dieser Strecke der doppelgeleisige Verkehr aufgenommen.

— (Staatsbahn-Direction Wien: Abänderung der Bezeichnung der Station Türnitz.) Die obige Staatsbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung, dass die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Scheibmühl—Kernhof gelegenen Station Türnitz vom 1. Mai ab in Freiland-Türnitz abgeändert wird.

Ausland.

Preussen. (Tagebuch für die Stationsbeamten der Staatseisenbahnen.) Das bisher für die Stationsbeamten auf den Preussischen Staatsbahnen vorgeschriebene Tagebuch kommt nach einer neuerlichen Anordnung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten künftig in Wegfall. Zur Eintragung der für das Tagebuch bisher bestimmten Angelegenheiten ist das Dienstübergabebuch zu benützen. Die Vorschriften für dessen Führung sind in § 5 der Dienstanweisung für die Stationsbeamten enthalten, der künftig folgendermassen lautet: 1. Auf allen Stationen, auf welchen eine Ablösung im Früh- und Abend- oder Tag- und Nachtdienste stattfindet, ist ein Dienstübergabebuch zu führen, in welches der abtretende Beamte alle noch unerledigt gebliebenen Dienstverrichtungen und die etwaigen Bestimmungen oder Anordnungen einzuschreiben hat, welche von seinem Ablöser auszuführen oder zu beachten sind. Diese Eintragungen müssen demnächst mit dem Erledigungsvermerk versehen werden. Befinden sich mehrere Dienstbezirke für Stationsbeamte auf einem Bahnhofe, so ist in jedem Dienstbezirke ein Dienstübergabebuch zu führen. 2. In das Dienstübergabebuch sind vom Vorsteher auch besondere Vorkommnisse auf der Station und die von Vorgesetzten etwa mündlich ertheilten Anordnungen, sowie die Vermerke über deren Erledigung pünktlich einzutragen.

Württemberg. (Zweigeleisiger Ausbau von Bahnstrecken.) Die württembergische Staatsbahnverwaltung baut gegenwärtig die Bahnstrecken Waiblingen—Gmünd und Plochingen—Tübingen zweigeleisig aus. Das zweite Geleise der Theilstrecke Waiblingen—Schorndorf ist vollendet und dem Betriebe übergeben worden.

— (Aenderung von Amtsbezeichnungen im Eisenbahndienste.) Durch kgl. Entschliessung ist verfügt worden, dass an Stelle der Amtsbezeichnung „Bahnhofverwalter I. Classe“ allgemein die Bezeichnung „Bahnhofinspector“ und an Stelle der Amtsbezeichnung „Bahnhofverwalter II. Classe“ die Bezeichnung „Bahnhofverwalter“ zu treten hat.

Verschiedene Mittheilungen.

Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. Die Frequenz an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte war im Schuljahre 1898/1899 folgende:

	Hörer des			
	niederen Curses		höheren Curses	
	ordentliche	ausserordentliche	ordentliche	ausserordentliche
Zum Besuche der Fortbildungsschule wurden seitens der betheiligten Bahnverwaltungen angemeldet	99	1	77	.
Zur Ablegung von Prüfungen haben sich gemeldet:				
1. aus dem Jahrgange 1898/99	58	1	44	.
2. aus früheren Jahrgängen:				
a) zu Nachtragsprüfungen	15	.	12	.
b) zu Wiederholungsprüfungen	11	.	2	.
Zusammen	84	1	58	.
Von Prüfungen sind zurückgetreten	5	.	12	.
Es haben sohin Prüfungen abgelegt	79	1	46	.

Bei diesen Prüfungen fungirten als Regierungscommissäre abwechselnd die Herren: Sectionschef Dr. Theodor Haberer, Sectionsrath Franz Schäffer, Oberbaurath Anton Spiess und Hofrath Moriz Westermayer.

Den Vorsitz in der Prüfungscommission führte abwechselnd je einer der von der österreichischen Eisenbahn-Directoren-Conferenz delegirten Herren: Staatsbahn-Director-Stellvertreter Regierungsrath Rudolf von Amberg, Regierungsrath Wilhelm Ast, kaiserlicher Rath Wilhelm Felsenstein, kaiserlicher Rath Georg von Görgey, Regierungsrath Richard Heimbold, Director-Stellvertreter Dr. Theodor Kafka, Ministerialrath Hans Kargl, Hofrath Ignaz Konta, Oberinspector Gotthelf Lamm, Regierungsrath Robert Landauer, Regierungsrath August R. von Löhr, Hofrath Dr. Victor Edler von Pflügl, Regierungsrath Wilhelm Rauscher, Centralinspector Victor Reiber, Ministerialrath Ferdinand Titze, Centralinspector Dr. Bruno Wagner von Fraynsheim, Regierungsrath Moriz Wilhelm und Oberbaurath Carl Zelinka.

Die bei den stattgehabten Prüfungen erzielten Resultate sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Prüfungsgegenstand	Es erhielten das Calcül				
	vorzüglich	sehr gut	gut	hinreichend	ungenügend
	Candidaten				
Niederer Curs.					
Eisenbahn-Technologie	8	22	26	7	4
Verkehrs-Geographie	1	9	27	6	9
Waarenkunde	5	19	22	8	4
Buchhaltung	5	5	21	5	10
Höherer Curs.					
Eisenbahnrecht	7	13	21	2	3
Nationalökonomie	7	9	18	5	3
Verkehrsstatistik	12	12	5	2	2
Zollvorschriften	3	12	9	3	3
Tariflehre	7	17	18	2	1
Elektrotechnik	.	1	1	.	.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 25. October 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 43·486 km lange Strecke Chabówka—Zakopane der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLIII. Stückes.) Das am 12. März herausgegebene XLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4757: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Sarajevo vom 23. Februar 1900, Z. 26.808/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Vlasenica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 4758: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 8. März 1900, Z. 7648, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

Nr. 4759: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 9. März 1900, Z. 23.580, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Böhmen.

Nr. 4760: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 9. März 1900, Z. 23.581, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Tirol und Vorarlberg.

Nr. 4761: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 8. März 1900, Z. 42.663, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Untergrafenried.

Nr. 4762: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 8. März 1900, Z. 42 000, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheintrittsstationen Weipert Bahnhof und Weipert Strasse.

Nr. 4763: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 5. März 1900, Z. 21.643, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des XLIV. Stückes.) Das am 13. März herausgegebene XLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4764: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 10. März 1900, Z. 23.722, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4765: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 10. März 1900, Z. 8586, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 4766: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 9. März 1900, Z. 9410, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe aus Südtirol nach der Provinz Belluno.

— (Inhalt des XLV. Stückes.) Das am 14. März herausgegebene XLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4767: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. März 1900, Z. 5926, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Innsbruck (Land).

Nr. 4768: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 9. März 1900, Z. 5180, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus den rumäuischen Districten Braila und Tulcea.

Nr. 4769: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. März 1900, Z. 5725, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4770: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. März 1900, Z. 5927, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

Nr. 4771: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. März 1900, Z. 44.852, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4772: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 8. März 1900, Z. 30.538, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

Nr. 4773: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 10. März 1900, Z. 3064, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

Nr. 4774: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 10. März 1900, Z. 4123, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XLVI. Stückes.) Das am 15. März herausgegebene XLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4775: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 11. März 1900, Z. 4415, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4776: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 13. März 1900, Z. 3330, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4777: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 12. März 1900, Z. 4255, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4778: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 13. März 1900, Z. 22.994, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Steiermark.

Nr. 4779: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 13. März 1900, Z. 24.819, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Salzburg und Salzburg Stadt.

Nr. 4780: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 13. März 1900, Z. 8559, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Generalversammlungen.

Im Monate März:

16. (Wels.) Welser Localbahn-Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.)
17. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Saar. (Constituirende Generalversammlung.)
19. (Krakau.) Krakauer Tramway-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.)
21. (Wien.) Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
24. (Salzburg.) Elektricitätswerke Salzburg.
27. (Bozen.) Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
28. (Budapest.) Verstaatlichte Ungarische Westbahn.
29. (Graz.) Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz.
30. (Wien.) Grazer Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft vormals Joh. Weitzer.
30. (Wien) Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

Im Monate April:

21. (Brünn.) Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Literatur.

Lehrbuch des Eisenbahn-Tarifwesens mit besonderer Berücksichtigung des Tarifwesens der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen. Von Albert Pauer, Oberinspector der Oesterr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium, Docent für Tariflehre an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. Wien. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Die Aufgabe, welche sich der Verfasser dieses Werkes stellte, war eine dreifache: Erstens sollte den Bedürfnissen der inmitten der Berufsthätigkeit stehenden Eisenbahnbeamten nach Erweiterung ihrer tarifarischen Kenntnisse gedient werden, zweitens den Lehrern und Studirenden an den im Werden begriffenen Eisenbahn-Akademien und bestehenden Handelslehranstalten ein brauchbarer Unterrichtsbehelf an die Hand gegeben und drittens der grosse Kreis von Interessenten befriedigt werden, welche nach Lebensstellung und Berufsthätigkeit häufig in die Lage kommen, sich über das Tarifwesen zu belehren und Rath zu holen.

Was die systematische Anordnung des umfangreichen Lehrstoffes betrifft, so gelangte derselbe derart zur Darstellung, dass zunächst, gleichsam als Einführung in das Lehrgebäude, die grundlegenden Elemente des Tarifwesens in den „Allgemeinen Theil" verlegt wurden und die verschiedenen Gestaltungen und mannigfaltigen Erscheinungen des gesammten praktischen Tarifwesens, sowie die Anwendung der Tarife selbst in dem „Besonderen Theile" behandelt erscheinen.

Diesem Plane gemäss enthält der „Allgemeine Theil" in möglichst kurz gefasster und gemeinverständlicher Darstellung in einer Abtheilung die volkswirthschaftlichen Grundlagen der Tarifbildung, die verschiedenen Tarifsysteme, die Festsetzung der Beförderungspreise, die verschiedenen Tarifbildungsarten und die Selbstkosten des Eisenbahntransportes, während der „Besondere Theil" sieben Abtheilungen umfasst, in welchen, mit vielen Beispielen aus dem wirklichen Leben belegt, folgende Materien in eingehender Weise dargestellt werden: Gestaltung und Einrichtung der Personen- und Gepäckstarife, Gestaltung und Einrichtung der Gütertarife, directe Inlandstarife, Tarife für den Transport von Militärpersonen und Militärgütern, directe Auslandstarife, gesetzliche Bestimmungen und Verordnungen, betreffend das Eisenbahn-Tarifwesen, das Eisenbahn-Tarifwesen in den verschiedenen europäischen Staaten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2 und 3, vom 1. Februar 1898.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 b im Tarifhefte 2 und im Tarifhefte 3 (für Graphiterde, krystallinische, roh, auch pulverisirt) werden mit 5. Mai 1900 aufgehoben.

Die Einführung der betreffenden Ersatzfrachtsätze wird besonders verlautbart werden.

Wien, am 16. März 1900. [286]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Eröffnung der Station Linden für den Gesammt-Güterverkehr.

Am 20. März 1900 wird die zwischen den Stationen Bad Peterkau und Heraletz-Pollerskirchen gelegene Station Linden, welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Frachtstückgut-, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Explosive Gegenstände werden auch fernerhin zur Beförderung nicht angenommen.

Wien, im März 1900. [287]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung.

Localbahn Raspenau-Weissbach.

(Centralverwaltung für Secundärbahnen Hermann Bachstein in Berlin.)

Einführung des Localtarifes.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Raspenau-Weissbach tritt der Localtarif für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft.

Die Einheitssätze per Person und Kilometer betragen für die einfache Fahrt II. Classe 10 h, III. Classe 6 h und für die Hin- und Rückfahrt II. Classe 14 h, III. Classe 8·4 h.

Abonnementskarten werden für 40 einfache Fahrten, die Fahrt zum Preise einer halben Hin- und Rückfahrkarte, ausgegeben.

Der Preis der Schülerkarten beträgt bei einer Giltigkeit von 30 Tagen K 9 für die II. und K 6 für die III. Classe.

Für Arbeiter, Touristen, Vereine, Gesellschaften etc. werden die üblichen Fahrpreisermässigungen gewährt.

Die Einheitssätze für Eilgüter betragen 4 h, für sperrige Güter 3·6 h, für Frachtstückgüter 2·4 h und für Wagenladungsgüter 1·6 h per 100 kg und 1 km. Der Transportgebühr wird eine Manipulationsgebühr von 20 h für Eilgüter und 8 h für Frachtgüter per 100 kg zugeschlagen.

Die Beförderungsgebühr für lebende Thiere als Eilgut beträgt per Kilometer für 1 Stück 46 h, für 2 Stück 66 h und für 3 oder mehr Stück per Stück 28 h, zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 14 h per Stück, wobei als geringste Gebühr die für 6 km entfallenden Sätze berechnet werden.

Die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen sind folgende:

Zwischen	Mildenau	Mildeneichen *)	Haindorf-Liebwerda	Weissbach
Raspenau	2	4	5	7
Mildenau	—	2	4	5
Mildeneichen*)	—	—	2	4
Haindorf-Liebwerda	—	—	—	2

*) Haltestelle für Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für Güter in Wagenladungen.

Für Ent- oder Beladung von Wagen ist eine Frist von 6 Stunden festgesetzt.

Berlin, am 15. März 1900. [288]

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz.

Ausgabe von Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen von Graz Südbahnhof nach Stainz und Krottendorf.

Vom 6. Mai 1900 angefangen bis einschliesslich 30. September 1900 gelangen an jedem Sonn- und Feiertage in der Station Graz Südbahnhof Rückfahrkarten nach Stainz und Krottendorf zu nachverzeichneten Preisen zur Ausgabe:

	II. Cl.	III. Cl.
	Kronen	
Graz—Stainz und zurück . . .	—	2·40
Graz—Krottendorf und zurück .	1·80	1·20

Die Hin- und Rückfahrt muss an dem Tage der Ausgabe, bezw. Abstempelung der Rückfahrkarte ohne Fahrtunterbrechung ausgeführt werden.

Einzelne Kinder im Alter vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, wenn für diese ein besonderer Platz in Anspruch genommen wird, geniessen keine weitere Ermässigung. — Zwei Kinder dieses Alters werden auf Grund einer Rückfahrkarte befördert.

Wien, am 16. März 1900. [289]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als Betriebsverwaltung.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Wiedereröffnung der Station Somovit.

Wir geben hiemit bekannt, dass die Station Somovit wieder für den Personen- und Frachtschiffverkehr eröffnet wurde.

In Somovit können Frachtgüter nur bis zum Einzelcollogewichte von 800 kg ein- und ausgeladen werden. Wegen der zur Manipulation schwererer Colli erforderlichen Verstärkung der Landungsbrücke müsste vorher mit der Direction in Wien Vereinbarung getroffen werden.

Wien, am 18. März 1900. [290]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Uebernahme des Betriebes der Localbahn Auspitz.

Am 1. April 1900 wird die Localbahn Auspitz in den Betrieb der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommen.

Alles Nähere ist aus der bezüglicheu Kundmachung zu entnehmen.

Eine Aenderung der Fahrordnung auf der Localbahn Auspitz tritt nicht ein, es bleibt daher das affichirte, ab 1. October 1899 giltige Fahrplanplacat dieser Localbahn bis auf Weiteres in Geltung.

Wien, im März 1900. [291]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Gebührenberechnung für Militärgüter in der Relation Aussig—Wien.

Der Gebührenberechnung für Militärgüter von Aussig (St.E.G.) nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) loco und transit oder umgekehrt wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900, bei Anwendung des Militärtarifes die Entfernung von 433 km zugrunde gelegt.

Wien, am 20. März 1900. [292]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. (Abänderung des Verzeichnisses der gleichtarifirten belgischen Stationen.) Das Gleichstellungs-Verzeichniss für die nicht tarifirten belgischen Stationen im Heft 1 des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifes vom 1. Jänner 1893 wird mit Geltung vom 15. April dahin abgeändert, dass für den Verkehr mit der Station Huy (Nord) Corphalie der Belgischen Nordbahn an Stelle der Sätze von Amay diejenigen der Station Huy (Nord) zur Anwendung kommen. Für einige luxemburgische, pfälzische, badische und württembergische Stationen, ferner für die Stationen der Bezirke Mainz und Frankfurt a. M. und der Main-Neckar-Bahn treten hiedurch Frachterhöhungen ein, über welche das Tarifbureau der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen auf Verlangen Auskunft ertheilt.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Zucker.) Soweit die in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften I A und I B bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Zucker ab Frankenthal und Wagbäusel nach der Westschweiz durch die bei der Umkartirung in Altmünsterol sich ergebenden Frachten unterboten werden, werden bei der Abfertigung zu den directen Frachtsätzen über Basel die Frachtunterschiede auf Vorlage der Frachtbriefe nachträglich zurückerstattet. Diese Massnahme gilt bis zu der demnächst bevorstehenden Regulirung der directen Taxen über Basel.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Zu dem Gütertarif Heft I B, II, III und IV für den Verkehr zwischen Frankreich einerseits und Russland andererseits sind je die Nachträge Nr. 1 ausgegeben. Sie enthalten Bestimmungen über die Beförderung von Kunstgegenständen, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes und können von der Drucksachen-Verwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction in Köln bezogen werden.

Die **stimmfähigen Actionäre** des

k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Institutes für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten

werden hiemit zu der **am 7. April 1900, um 6 Uhr Abends,** im Gebäude der **Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft, Wien,** Freiung Nr. 8, stattfindenden

vierten ordentlichen Generalversammlung

eingeladen, in welcher folgende Gegenstände zur Verhandlung gelangen werden:

1. Vorlage des Rechenschaftsberichtes und Vorlage des Bilanzabschlusses pro 1899.
2. Berichterstattung der Rechnungsrevisoren.
3. Verwendung des Geschäftserträgnisses und Bestimmung der für das abgelaufene Geschäftsjahr zu zahlenden Dividende.
4. Antrag des Veswaltungsrathes auf Abänderung der §§ 5, 12, 31, 85 und 90 des Gesellschaftsstatutes.
5. Wahl von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes.
6. Wahl eines Rechnungsrevisors.

Jene Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen beabsichtigen, werden demnach eingeladen, mindestens je fünf Actien **vom 26. März l. J.** angefangen **bis längstens 29. März d. J. inclusive**

in **Wien** bei unserer Hauptcasse und
bei der Liquidatur der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft

gegen Empfangnahme der Legitimationskarte zu hinterlegen.

Wien, am 17. März 1900.

Der Verwaltungsrath.

(616) (Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1123	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, sowie Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren *)	L i l i e n f e l d	Peri transit	Die Sendungen müssen mit internationalen, direct nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen. Die Frachtsätze gelten für Sendungen ohne Gewichtsbeilegung	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	3·58 Francs	V a r i a b e l	K a r t i r u n g		*) Hierunter sind nur jene Artikel zu verstehen, welche nach dem Waarenverzeichnisse und der Classification für Frachtgut im Tarife vom 1 Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, bei Sendungen ohne Gewichtsbeilegung nach A.-T. Nr. 10a tarifiren	
				Pontebba transit						4·45 Francs				
1124	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Brennholz, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, Stock- (Wurzel-), Stock- (Stubben-) Holz, Reisig, Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, sämmtliche aus der Pos. H—19, Punkt 1, 2, 3 und 5 der Güterclassification des inländischen Tarifes, Theil I	Hinsichtlich aller im Localgütertarife, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Jänner 1898 enthaltenen Linien, mit Ansnahme der Localbahn Krupa-Kolleschowitz		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Der Bezug der Sendungen muss in einer inländischen Station erfolgen. 4. Einhaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 16. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1900	Localgütertarif	V e r s c h i e d e n	Die nach dem Ausnahmetarife II des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1900 bei Zugrundelegung der auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach den Localgütertarife, Theil II, vom 1. Jänner 1898 bestehenden Entfernungen, bezw. die gemäss der auf Seite 47 dieses Localgütertarifes enthaltenen Bestimmungen entfallenden Frachtsätze	V e r s c h i e d e n	a) Im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn im Kartirungswege b) Im Verkehre mit anderen Bahnen im Rückvergütungswege	ad b) Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis längstens Ende Mai 1900	Rücksichtlich der Localbahnstrecke Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Sauerbrunn gilt das nebenstehende Zugeständniss nicht. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung	
1125	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Holz der Pos. H—19, Punkt 1, 2, 3 und 5, der Güterclassification des Tarifes, Theil I	allen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Haupthahn)		Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte Nr. 17 vom 13. Februar 1900 unter fortl. Nr. 862 für die Zeit bis Ende Februar 1900 verlautbarten und durch Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 1. März 1900 unter fortl. Nr. 993 bis 15. März 1900 verlängerten Frachtermässigung für nebenbezeichnete Artikel wird auf die Zeit vom 16. bis 31. März 1900 erstreckt.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1126	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	B i e r	Schwechat-Kledering	Kismarton	Bei Aufgabe als Frachtgut: a) in Mengen unter 5000 kg. b) Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg.	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	L o c a l t a r i f e	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 81 Heller b) 75 „		Im Kartirungswege		
			Leere, gebrauchte Fässer unter 8 Hektoliter Gehalt	Kismarton	Schwechat-Kledering	in beliebigen Mengen.				67 Heller				
				via Bruck a/L.—Pandorf										
1127	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarne und von Twisten	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. April 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. August 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nebenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Zwischen	und Přiwlak-Ponikla	und Rocblitz	und Teinitz a. d. Sazawa
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen		
Altona	281	295	278
Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)	292	306	287
Brake (Oldenburg)	305	319	305
Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen)			
Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen)			
Nordenham			
Nordenham (Fischereihafen)			
Hamburg B.	279	293	276
Wilhelmsburg			
Hamburg-Sternschanze	281	295	278
Harburg H.	277	291	273
Harburg U.E.	277	291	274
Lübeck	275	289	272
Pommerensdorf	220	234	212
Stettin	219	233	211
Swinemünde	240	254	244
Warnemünde	255	269	247

Fortlaufende Nummer	1128	1129	1130	1131
Die Publication erfolgt von der Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt von der Namen der und im	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Leinöl, roh und gekocht, in Fässern	Holz des Specialtarifes 2	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Roherze (ausgenommen Antimonerz, reiner Bleiglanz, Kupferstein [Kupferlech] und silberhaltige Leche)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wysočan (Oe.N.W.B.)	Krasna	Rozwadów	Mies-Kladrau
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Mittelwalde	Dobrzecbów	Braubach
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. 2 Wagenladungen Kieferstämme. 10 Wagenladungen Eichenbölzer. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Brückenbaue über den Wisłokfluss bei Dobrzecbów verwendet werden und mit Frachtbriefen unter der Adresse einer Landesbaubehörde (Landesausschuss, Bezirksausschuss, Landesingenieur) zur Aufgabe gelangen.	Aufgabe als Frachtgut bei Zahlung der Fracht für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Localtarife	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 7, vom 1. Februar 1900 für den Süddeutsch - Oesterr. - Ungarischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	214 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	61 Heller	98 Heller	Dermalen bestebt kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	198 Heller	102 Heller	31 Heller	50 Heller	1·32 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	16 Heller		30 Heller	48 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartiruogswege		Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1132	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Messingblech und Messingdraht aus Position M—20 des Tarifes, Theil I	Reichraming	Reichenau in Böhmen	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	425 Heller		Im Kartirungswege		
1133	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cellulose der Pos. H—32 der Güterclassification	Josefhütte	Arnau Freiheit-Johannisbad Pelsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 148 160 143		Im Kartirungswege		
1134	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		B l e r	Leoben (St.B.) loco	Eisenerz via St. Michael—Hieflau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	96 Heller	80 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch tritt die im Verordnungs-Blatte Nr. 141 ex 1899 unter Post Nr. 2745 publicirte Tarifermässigung ausser Kraft
1135	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pöchlarn	Wien I (K.E.B.) Wien II (K.F.J B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Heller 45 49	Heller 38 45	Heller 7 4	Im Kartirungswege		
1136	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Neuen Bukowinaer Localbahnen	Bruchsteine, unbearbeitete, ans Pos. 8—55 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wiżnitz Zuczka	Nepolokoutz Waszkoutz Nowosielitza	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken.	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Heller 38 27 27	Heller 22 17 14	Heller 16 10 13	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1137	1138	1139
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	S.N.D.V.B.
	betheiligten Eisenbahnverwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	a) Eilgut, b) Stückgutclasse I, c) Stückgutclasse II	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Serien A und B des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sagrado, Station der Südbahn-Gesellschaft	Oświęcim	Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-Józsefváros
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Leipzig-Eutritzsch / Leipzig (Bayer. Bhf., Dresd. Bhf., Thüring. Bhf., Magdeburg. Bhf.) / Meerane Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen	D a n g e n i	
und umgekehrt			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der besonderen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen: I. unter 5.000 kg, II. mindestens 5.000 kg III. „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	
und gilt in der Zeit	vom 1. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1900	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. April 1900	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht keiner	Directe Frachtsätze bestehen nicht	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 1576 b) 766 c) 758 — a) 1476 h) 716 c) 708 Pfge. — h) 773 c) 765	A: I. 552, II. 344, III. 289 — B: I. 552, II. 367, III. 342 — A: I. 610, II. 494, III. 316 — B: I. 610, II. 517, III. 355 Centimes	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Besteht keiner		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 22 vom 24. Februar 1900, sub Post 951, für mineralische Kohlen von Senftenberg nach Liebenau publicirte Frachtsatz von 15 Hellern per 100 kg gilt, unter den gleichen Bedingungen, längstens bis Ende September 1900.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1140	Südbahn-Gesellschaft		Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I/b	Velencze	Auer	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	378	320 58	Im Kartirungswege		
					Blnmau					368	310 58			
					Bozen-Gries					373	314 59			
					Brixen					354	297 57			
					Bruneck					335	279 56			
					Gossensass					359	303 56			
					Hall					392	331 61			
					Innsbruck					388	327 61			
					Jenbach					407	342 65			
					Klagenfurt					229	186 43			
					Knfstein					426	358 68			
					Kundl					416	349 67			
					Lienz					296	247 49			
					Matrei					378	319 59			
					Neumarkt-Tramin					383	322 61			
					Oberdraubnrg					287	239 48			
					Paternion-Feistritz					258	211 47			
					St. Michele					392	329 63			
					Schwaz					402	338 64			
					Roveredo					412	346 66			
					Spittal a. Drau					263	218 45			
					Sterzing					359	300 59			
					Toblach					320	266 54			
					Trient (Trento)					397	336 61			
					Villach S.B.					248	203 45			
					Wr.-Neustadt					214	172 42			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
72	Nr. 25 vom 3. März 1900	994	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Steinsalz in Säcken oder gemahlen	Stassfurt, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg	Stupnó Bfas, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	In der 4. Rubrik (für Artikel) ist zu setzen statt: „Steinsalz in Säcken oder gemahlen" „Steinsalz in Stücken oder gemahlen	
73	Nr. 11 vom 27. Jänner 1900	719	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Wostromĕí	Neubýdzow	In der Rubrik Besondere Bemerkungen ist zu berichtigen, dass die Frachtbegünstigung dann Anwendung findet, wenn auf den bezüglichen Frachtbriefen der Bezirksausschuss in Neubýdzow als Aufgeber und Empfänger erscheint	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. Wien, 24. März 1900. **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Fiumaner Seehafenverkehr im Jahre 1899. — Betriebsergebnisse der Bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1898. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. März 1900,*) betreffend die Erstreckung des Bauvollendungstermines für die noch nicht im Betriebe befindlichen Strecken der Kleinbahn in Gablonz und Umgebung.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn im Gebiete der Stadt Gablonz und Umgebung, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Kleinbahn rücksichtlich der dermalen noch nicht im Betriebe befindlichen Strecken derselben bis zum 6. September 1900 erstreckt.

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Leesdorf nach Wittmannsdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, für den Personenverkehr mit elektrischer Kraft, für den Frachtenverkehr dagegen mit Dampfkraft zu betreibende Localbahn von Leesdorf unter Umgehung des Currayons von Baden und Weikersdorf zu einem geeigneten Punkte der Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau und sohin unter Mitbenützung der letztgenannten Localbahn bis Vöslau zur Station Wittmannsdorf der k. k. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. März 1900. Z. 7834/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Zniesienie nach Winniki mit einer Abzweigung von Lesienice nach Kozielniki.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Civilingenieur Josef Grafen Łubieński in Lemberg im Vereine mit dem Bauunternehmer Edmund Berggrün in Lemberg mit dem Erlasse vom 13. Februar 1899, Z. 4594/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 23 vom 25. Februar 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit dem Erlasse vom 17. August 1899, Z. 38.334/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 108 vom 19. September 1899), auf weitere sechs Monate erstreckte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem Punkte zwischen km 350—353 der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Krasne über Zniesienie, Krzywczyce und Lesienice nach Winniki mit einer Abzweigung von Lesienice bis zur Stadtperipherie von Lemberg am Łyczaków und von da bis zu einem Punkte zwischen km 8—9 der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 22. Februar 1900. Z. 7424/2.

*) Enthalten in dem am 20. März 1900 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 47.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Das im § 92 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35, normirte Verfahren, betreffend die Ertheilung der Bewohnungs- und Benützungsbewilligung für neu hergestellte oder wesentlich umgestaltete Wohnungen, Geschäftslocalitäten etc., ist keineswegs dazu bestimmt, die Einhaltung der Verpflichtung des Bauführers zur Herstellung von Trottoiren zu controliren.

Bei der am 22. October 1897 gemäss § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vorgenommenen commissionellen Begutachtung des Projectes für die Errichtung zweier Dienerwohngebäude nebst Waschküchengebäude in der Station Hütteldorf-Hacking der Wiener Stadtbahn hatten die Vertreter der Gemeinde Wien die Forderung gestellt, dass bei diesen Bauten seitens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien die von der Gemeinde festgesetzten Baulinien und Niveaus eingehalten und alle jene Bedingungen erfüllt werden, welche einem Parcellirungs- und Bauwerber auf Grund der Bauordnung für Wien obliegen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 24. Februar 1898, Z. 62, den Bauconsens für die erwähnten Baulichkeiten unter der Bedingung ertheilt, dass

1. die zwischen der Baulinie und der alten Strassengrenze in der Keisslergasse gelegene Grundfläche gemäss § 9 der Bauordnung für Wien gegen angemessene Schadloshaltung an die Gemeinde Wien abzutreten sei und dass
2. auf dieser Grundfläche in der Ausdehnung des Bauplatzes ein vorschriftsmässiges Trottoir herzustellen sei.

Mit den weitergehenden Forderungen wurde die Gemeinde Wien abgewiesen.

Gegen diese Entscheidung hat die Gemeinde Wien am 24. Mai 1898 die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen und hiebei unter Anderem auch darauf hingewiesen, dass nach § 61 leg. cit. der Eigenthümer eines neuen Gebäudes verpflichtet sei, das Trottoir an der Seite des Hauses gegen die öffentliche Strasse, und zwar in der ganzen Länge des Bauplatzes, herzustellen. Diese Verpflichtung sei von der Frage der Grundabtretung ganz und gar unabhängig und wäre daher zunächst dem Stadtbahnunternehmen die Trottoirherstellung in der Keisslergasse unbedingt aufzutragen gewesen. Ausserdem hätte das Bahnunternehmen auch zur Herstellung eines Trottoirs in der Rettichgasse verpflichtet werden sollen.

Noch bevor seitens des Verwaltungsgerichtshofes über diese Beschwerde entschieden worden war, hat das Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 2. September 1898, Z. 39.260, für die gegenständlichen Gebäude den Benützungsconsens ertheilt.

Da nach Ansicht der Gemeinde Wien diese Benützungsbewilligung nur vorbehaltlich der Herstellung der fraglichen Trottoire zu ertheilen war, der vorbezogene Erlass des Eisenbahnministeriums einen solchen Vorbehalt jedoch nicht enthielt, führte die Gemeinde Wien hiegegen beim Verwaltungsgerichtshofe Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof wies diese Beschwerde als unbegründet ab.

Entscheidungsgründe:

Die Verpflichtung des Bauführers zur Herstellung der Trottoire ist rücksichtlich des Umfanges und Zeitpunktes dieser Herstellung durch das Gesetz (§ 61 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35) und die auf Grund desselben erflossenen Entscheidungen der Baubehörde festgestellt.

Das im § 92 der citirten Bauordnung normirte Verfahren, betreffend die Ertheilung der Bewohnungs- und Benützungsbewilligung, ist aber keineswegs dazu bestimmt, die Einhaltung der oberwähnten Trottoirherstellungsverpflichtung des Bauführers zu controliren, sondern hat lediglich den Zweck, zu verhüten, dass neuhergestellte oder wesentlich umgestaltete Wohnungen, Geschäftslocalitäten, Stallungen, Fabriksanlagen und Werkstätten früher benützt werden, bevor sich die Baubehörde von ihrem den Sicherheits- und sanitären Anforderungen entsprechenden Bauzustande die Ueberzeugung verschafft hat. Deshalb hat sich auch nach dem Wortlaute des Gesetzes die baubehördliche Beaugenscheinigung und Ueberprüfung auf die odnungsmässige Ausführung und den gehörig ausgetrockneten und gesundheitsunschädlichen Zustand des Baues zu richten, und können unter dem Ausdrucke „Bau“ nur jene Bauherstellungen verstanden werden, welche die auf ihre Benützbarkeit zu prüfenden, neu hergestellten oder wesentlich umgestalteten Wohnungen, Geschäftslocalitäten, Stallungen, Fabriksanlagen oder Werkstätten umfassen oder auf deren Benützbarkeit Einfluss zu nehmen geeignet sind.

Dass der Mangel des Trottoirs die Benützbarkeit der in Frage stehenden Dienerwohngebäude vom Sicherheits- oder sanitären Standpunkte ausschliesse, hat die Beschwerdeführerin nicht behauptet und wäre sie zur Beschwerdeführung in dieser Richtung auch nicht legitimirt, weil die Wahrung öffentlicher Interessen der Baubehörde, also im gegebenen Falle nicht den Communalbehörden, sondern dem k. k. Eisenbahnministerium allein obliegt.

Da aber dem Bewohnungs- und Benützungsconsense keineswegs die Bedeutung eines Attestes zukommt, dass der Bauführer allen ihm nach der Bauordnung und dem Bauconsense obliegenden Verpflichtungen nachgekommen sei, so kann weder in der Ertheilung der Bewohnungs- und Benützungsbewilligung vor erfolgter Herstellung des Trottoirs durch den Bauführer, noch in dem Mangel eines diesbezüglichen Vorbehaltes in dieser Bewilligung eine Gesetzwidrigkeit und eine Verletzung der Rechte der Stadtgemeinde Wien auf Herstellung und Uebergabe des Trottoirs erblickt werden.

Der Verwaltungsgerichtshof musste daher mit der Abweisung der unbegründeten Beschwerde vorgehen.

(Erkenntniss vom 11. Jänner 1900, Nr. 230.)

[E.-M.-Z. 11.463.]

Fiumaner Seehafenverkehr im Jahre 1899.

Dem officiellen statistischen Ausweise der Fiumaner kgl. ungar. Seebehörde zufolge hat der Seehafenverkehr des Jahres 1899 in der Einfuhr per 4,329.497 q gegenüber jener des Vorjahres 1898 per 4,767.145 q um 537.648 q weniger, in der Ausfuhr per 7,023.219 q hingegen um 1,311.311 q mehr, somit insgesammt um 873.663 q mehr betragen als der Gesammtverkehr des Jahres 1898, wie aus nachfolgender Specification der einzelnen Waarengattungen zu ersehen ist. Es ergab:

A. die Einfuhr:

	1898	1899
	Metercentner	
Kaffee	20.117	16.276
Südfrüchte	87.173	160.805
Tabak	32.725	41.900
Getreide (Weizen)	140.500	12.440
„ (Mais)	418 041	91.566
Reis	581.119	722.072
Seegras	11.102	22.359
Oele	18.948	16.060
Wein	1,141.152	1,091.299
Steinkohle	666.907	640.691
Eisenerz	42.593	49.092
Phosphate	65.401	64.530
Gerberlohe	32.545	43.671
Harze, diverse	1.591	31.419
Petroleum	175.831	97.520
Baumwolle, roh und gesponnen	24.278	30 893
Jute, roh	267.823	111.242
Roheisen	58.135	60.336
Meersalz	76.412	83.979
Saliter	62.975	47 211
Summe der Einfuhr	4,767.145	4,329.497

B. die Ausfuhr:

	1898	1899
	Metercentner	
Zucker	717.559	955.776
Tabak	35.855	32.841
Getreide	66 652	59.838
„	173 543	279 693
„ (Hafer)	22.579	89.667
„ (Mais)	319.028	245.147
Hülsenfrüchte	181.505	187.088
Mahlproducte	622.068	1,000.653
Getrocknete Pflaumen	50.957	44.576
Weingeist	14.052	26.909
Mineralwässer	32 687	37.370
Fassdauben (Eichen)	809.173	902.741
„ (Buchen)	52.134	58.801
Pfosten, Hartholz	452.598	528.297
Magnesit	100.702	219.312
Tannin	151.033	157.332
Summe der Ausfuhr	5,711.908	7,023.919

Von diesem Verkehre entfallen auf:

	1898	1899
	Metercentner	
Einfuhr	4,767.145	4,329.497
Ausfuhr	5,711.908	7,023.919
Gesammtsumme der Güterbewegung	10,479.053	11,352.716

Ein- und Ausfuhr in Frachtmengen von über 100.000 q vertheilen sich von und nach den diesbezüglichen Ländern in Metercentnern auf:

A. Einfuhr aus: Italien 1,439.651, Britisch-Ostindien 787.297, Oesterreich 758.107, Ungarn und Croatien 139.004, Grossbritannien 460.630, Russland 150.155, Nordamerika 106.976.

B. Ausfuhr nach: Frankreich 1,635.557, Italien 1,280 278, Grossbritannien 994.726, Oesterreich 685.630, Ungarn-Croatien 155.849, Holland 473.140, Belgien 239.891, Türkisch-Asien 111.396, Britisch-Ostindien 264.390, Japan 115.139, Aegypten 105.223, Nordamerika 330.672.

Betriebsergebnisse der Bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1898.

Der Generaldirection waren Ende 1898 als äussere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden untergeordnet: 10 Oberbahnämter, 9 Eisenbahnbausectionen, 4 Centralwerkstätten, 3 Centralmagazinverwaltungen, 1 Betriebsamt für die Bodenseedampfschiffahrt und 1 Canalamt für den Ludwig-Donau-Maincanal. Den Oberbahnämtern waren zum Vollzuge der Geschäfte der Bahnunterhaltung 45 Ingenieurbezirke mit 268 Bahnmeistereien, sowie 26 Betriebswerkstätten für den maschinentechnischen Dienst zugewiesen und zur Besorgung des Betriebs- und Expeditionsdienstes an selbstständigen Dienststellen: 32 Güterstationen, 71 Stationen I. Classe, 202 II. Classe, 211 III. Classe, 142 IV. Classe, 154 V. Classe, dann ausser diesen noch 241 Haltestellen und 209 Halteplätze unterstellt; fernerhin dem Dampfschiffahrtsbetriebsamte 1 Güterbestätterei und 1 Landungsstelle, sowie dem Canalamte 4 Einnehmereien.

Das Personal der gesammten Staatseisenbahn-Verwaltung setzte sich Ende des Jahres 1898 wie folgt zusammen:

a) pragmatisch angestelltes Personal 1144 mit einem Gesammtaufwande von . . . . . Mk. 5,568.654
b) nichtpragmatisches, jedoch statusmässiges Personal 19.457 mit einem Gesammtaufwande von . . . . . „ 28,847.383
c) diätarisch verwendetes Personal 496 mit einem Gesammtaufwande von . „ 754.192
d) Taglohnpersonal (Hilfsbedienstete, ständig nothwendige Arbeiter und Dienstaushelfer) 10.022 mit einem Gesammtaufwande von . . . . . „ 9,057.625
e) Bahnunterhaltungsarbeiter 6136 mit einem Gesammtaufwande von . . . „ 4,406.029
f) Werkstättenarbeiter 4228 mit einem Gesammtaufwande von . . . . . „ 4,570.332

zusammen 41.733 (1897: 37.061) mit einem Gesammtaufwande von . . . . . Mk. 53,204.214

Hiezu kommen noch für Commissionsdiäten, Reisekosten, Umzugsgebühren, Stundengelder, Materialersparnissprämien, Remunerationen u. s. w. . . . . Mk. 4,822.959
dann für Wohlfahrtszwecke . . „ 1,301.406

daher Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben . . . . . Mk. 59,328.579

gegen Mk. 55,815.092, daher für 1898 mehr um Mk. 3,513.487.

Die Gesammtbetriebslänge betrug 5559 km (1897: 5321 km), mithin mehr um 238 km; hievon wurden 3980 km oder 71·6 Percent als Haupt- und 1579 km oder 28·4 Percent als Nebenbahnen betrieben.

Der Stand der Betriebsmittel war am Schlusse des Jahres 1898 folgender:

a) 1539 (1472) Locomotiven, von denen mit durchgehenden Bremsen nach dem System Westinghouse 742 Locomotiven und 640 Tender, nach dem System Hardy 155 Tenderlocomotiven versehen sind; das Durchschnittsalter einer Locomotive berechnete sich auf 18·48 Jahre; die Anschaffungskosten der Ende 1898 vorhandenen Locomotiven beziffern sich auf auf Mk. 70,419.742 (67,717.967).

b) 3618 (3547) Personenwagen mit 135.300 Sitzplätzen; die Beschaffungskosten betrugen Mk. 29,579.447 (28,687 975).

c) 22.561 (20.816) Gepäck- und Güterwagen; die Beschaffung derselben erforderte Mk. 76,692 993 (70,752.497); ausserdem waren der Staatsbahnverwaltung noch 855 Güterwagen, meist Bier- und Kesselwagen, überwiesen, welche im Privatbesitze sich befinden und für Zwecke der Eigenthümer verwendet werden.

d) 334 (327) Postwagen mit Mk. 3,203.549 Anschaffungskosten.

Die Beschaffungskosten sämmtlicher Ende 1898 vorhandener Betriebsmittel betrugen demnach Mk. 179.895.731 (170,193.662).

Das Anlagecapital sämmtlicher Ende 1898 in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen beziffert sich auf Mk. 1.251,529.915, gegenüber dem Vorjahre mehr um Mk. 28,888.914.

An Betriebsstörungen kamen vor:

a) Entgleisungen von Personen-, Güter- und Rangirzügen oder einzelnen Fahrzeugen auf freier Strecke 7, in Stationen 29, zusammen 36, wobei 65 Fahrzeuge, grösstentheils unerheblich, beschädigt wurden;

b) Zusammenstösse von Personen-, Güter- und Rangirzügen auf freier Strecke 5, in Stationen 47, zusammen 52, wobei 221 Fahrzeuge beschädigt wurden;

c) sonstige Unfälle auf freier Strecke 117, in Stationen 270, zusammen 387, wobei 9 Fahrzeuge unerheblich beschädigt wurden.

Die Gesammtzahl aller Unfälle beträgt somit 475 mit 295 Fahrzeugbeschädigungen und treffen auf 100 km Betriebslänge 8·84.

Anlässlich dieser Unfälle wurden 14 Reisende getödtet und 39 verletzt, zusammen 53; vom Bahnpersonal 56, bezw. 238, zusammen 294; von anderen Personen 36, bezw. 34, zusammen 70; die Gesammtzahl aller verunglückten Personen betrug daher 417, wovon 106 getödtet wurden und 311 Verletzungen erlitten. An sonstigen Betriebsereignissen kam vor lediglich eine Unterbrechung des fahrbaren Zustandes der Bahn durch Erd-, bezw. Dammrutschung, dann 7 Achs-, 19 Radreifen- und 517 Schienenbrüche.

Der Werth des Gesammtbrennmaterialverbrauches aller Locomotiven betrug Mk. 9,737.620.

In den 4 Central- und 26 Betriebswerkstätten waren an Handwerkern 3732, an sonstigen Arbeitern 496, zusammen 4228 Personen beschäftigt; die Löhne beliefen sich für erstere auf Mk. 4,153.336, für letztere auf Mk. 416.995, zusammen auf Mk. 4,570.331.

Von den 5 Kohlengasanstalten wurden im Ganzen 417.387 m³ Gas zur Stationsbeleuchtung und von den 5 Oelgasanstalten 447.662 m³ Gas zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen erzeugt; in den elektrischen Beleuchtungsanlagen standen 1216 Bogenlampen und 9669 Glühlampen im Betriebe.

In den beiden Schwellenfabriken und Tränkungsanstalten wurden 330.143 Stück Bahnschwellen und 1006 m³ Weichenschwellen der Tränkung unterworfen, und zwar ein Theil nach Hasselmann'schem Verfahren. Vom Gesammtbestande gelangten für Bahnunterhaltung und Eisenbahnneubau im Ganzen 463.665 Bahnschwellen und 871.015 m³ Weichenschwellen zur Abgabe, bezw. Verwendung.

An Personen wurden befördert 42,483.789 (38,525.647) und hiefür vereinnahmt Mk. 41.152.267 (38,374.291); an Gütern 18,597.710 t (17.063.394), wofür Mk. 96,677.447 (91.279.406) zur Vereinnahmung gelangten.

Das gesammte finanzielle Ergebniss beziffert sich für 1898 folgendermassen: Einnahmen Mk. 152,990.322, Ausgaben Mk. 104,257.707, Ueberschuss Mk. 48,732.615, wovon Mk. 36,021.070 zur Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld und Mk. 12,711.545 zur Ablieferung an allgemeine Staatsfonds verwendet wurden. Der sogenannte Betriebscoëfficient beträgt für 1898 68·15 Percent.

Wohlfahrtseinrichtungen, und zwar: a) Bahnärzte. Im Laufe des Jahres waren, in 353 Bezirken eingetheilt, 341 Bahnärzte in Thätigkeit, wofür sich die Kosten auf Mk. 158.067 beliefen; das Personal, welches zur kostenfreien bahnärztlichen Behandlung berechtigt ist, betrug 19.904 Personen und trafen auf je 100 derselben 69·3 Erkrankungsfälle. Um erkrankten Beamten und Bediensteten in gewissen Fällen auch Badecuren zu ermöglichen, wurden an 9 Curorten 104 Freicuren mit einem Kostenaufwande von Mk. 9765 gewährt; b) an Pensionen gelangten für pragmatisch angestellte Beamte und Hinterbliebene derselben Mk. 895.352, für nicht pragmatische sammt deren Hinterbliebenen Mk. 4,449.471 zur Auszahlung; c) die Leistungen der Staatsbahnverwaltung zur Betriebs- und Werkstättenkrankencasse betrugen bei einer Mitgliederzahl von 23.554 Personen Mk. 213.249, jene zu den beiden Arbeiterpensionscassen bei einem Mitgliederstande von 39.763 Personen zusammen Mk. 505.399; d) zur Unfallversicherung betrug bei einer Anzahl von 27.110 unfallversicherungspflichtigen Personen die Leistung der Verwaltung Mk. 449.993; e) endlich betrugen die dem Personal gewährten momentanen Unterstützuugeu zusammen Mk. 188.532.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Berg Isel-Igls (Innsbrucker Mittelgebirgsbahn). (Unterfahrung der Südbahn in km 76·57.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Detailproject für das Mauerwerk und die Eisenconstruction der Unterfahrung der Südbahn in km 76·57 der Linie Kufstein—Ala durch die Innsbrucker Mittelgebirgsbahn km 0·170 wurde zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 8448]

Localbahn Lochowitz—Hinter-Třeban. (Geleisepläne der Stationen und Haltestellen.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Geleisepläne der Stationen und Halte- und Verladestellen der Localbahn Lochowitz—Hinter-Třeban wurden zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 49 888 ex 1899.]

Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. (Viaduct in km 103·2/4.) Der vom Verwaltungsrathe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgelegte Plan für den gewölbten Viaduct bei Niemes in km 103·2/4 der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 9694.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecke Himbergerstrasse—Quellengasse—Gellertplatz: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes der Theilstrecke Himbergerstrasse durch die Quellengasse bis zum Gellertplatz der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Trassenrevision, Stationscommission und die politische Begehung auf den 26. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Ritter von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 13.505.]

Elektrische Bahn niederer Ordnung von Schwechat nach Guntramsdorf. (Theilstrecke Schwechat—Himberg: Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von Josef Tauber, dipl. Ingenieur in Wien, vorgelegten generellen Projectes für die Theilstrecke Schwechat—Himberg der normalspurigen, elektrisch zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von Schwechat nach Guntramsdorf die Trassenrevision auf den 27. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans Ritter von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 13.729.]

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. (Projectsänderungen: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung anlässlich der beim Baue der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka vorgekommenen Abänderungen des genehmigten Bauprojectes auf den 27. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Utyanowski betraut. [E.-M.-Z. 13.190.]

Localbahn Piła-Jaworzno. (Uebergangssteg in der Station Chrzanow.) Das vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegte Detailproject für die Eisenconstruction des in km 9·9/10 der Localbahn Piła-Jaworzno, bezw. in km 368·0 der Linie Wien—Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Gemeinschaftsstation Chrzanow zu errichtenden eisernen Uebergangssteges wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5507.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Villach: Abänderung der Bezeichnung der Station Strascha.) Zufolge Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wird mit 1. Mai die Bezeichnung der Station Strascha der Unterkrainer Bahnen in Strascha-Töplitz abgeändert.

Bozen-Meraner Bahn. (Creirung des Rollfuhrdienstes für Meran und Umgebung.) Vom 1. April angefangen werden auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (Ausgabe vom Jahre 1893) die in Meran anlangenden Eil- und Frachtgüter den Empfängern ohne vorherige Benachrichtigung durch die Rollfuhrunternehmung der Firma Johann Aschberger in Meran zu den mit besonderer Kundmachung verlautbarten Tarifsätzen und Ausnahmen zugestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnen ertheilt:

1. Mit Erlass vom 8. Februar, Z. 7086, dem Advocaten Doctor Adolf Klein in Medgyes (Mediasch) für eine von der Station Medgyes der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal abzweigende und diese über Nemes-Muszua, Szász-Almás, Zalatna, Magaré, Bürkös, Vérd, Lesszes, Morgonda, Nagy-Sink, Nádpatak, Kis-Sin und Galacz (Comitat Fogaras) in der Endstation Fogaras mit der Localbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Olthid—Fogaras des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 18. Februar, Z. 5632, den Gutsbesitzern Coloman Fischer und Emerich Milkovics, dem Fabriksdirector Stefan Bornett für eine von der Station Györ (Raab) der Hauptlinien Budapest—Bruck a. d. L. und Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Györ—Jutas—Lepsény—Uj-Dombovár und der im Eigenbetriebe stehenden Eisenbahn Györ-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurt abzweigende und diese über Böry, Bana, Bábolna, Ölbö-Puszta, Tarcs-Puszta und Aszár in der Station Kisbér mit der Südbahnlinie Komárom — Kisbér — Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 19. Februar, Z. 5632, dem niederländischen Generalconsul in Budapest Heinrich van Royen für eine von der Station Léva der im Betriebe der Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Párkány-Nána—Garam-Berzencze ausgehende, über Dobó-Berekalja, Garam-Ujfalu, Derszenye, Bát und Bagonya bis Bakabánya (Comitat Hont) und weiterhin bis zu den dortigen Bergbaurevieren führende normalspurige, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte schmalspurige Localbahn Szatmár-Németi—Károly-Erdöd. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 16 verlautbart die Concessionsurkunde Z. 35.624 ex 1899 für den Bau und Betrieb einer Localbahn Szatmár-Németi—Károly-Erdöd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1897, Vorconcession Post 4). Concessionäre dieser Linie sind der Bürgermeister der kgl. Freistadt Szatmár-Németi Michael Hermán und der Budapester Ingenieur Béla Gerster. Mit Rücksicht auf schwierige Trassenverhältnisse ist die neue Linie als 80 Centimeter-Schmalspurbahn, und zwar im Bereiche der Stadt Szatmár-Németi mit elektrischer, in jenem der Hauptstrecke aber bis zur Endstation Károly-Erdöd, woselbst sie Anschluss an die Localbahn Somkut—Károly-Erdöd—Gilvács—(Nagy-Károly) finden wird, mit Dampfkraft zu betreiben. Die Baukosten dieses im Bereiche der Stadt Szatmár-Németi sowohl als auch im flachen Lande im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden insgesammt 28·6 km messenden Netzes sind mit K 1,892.000, das ist mit K 65.444 per laufendes Kilometer (ohne Unterschied der Betriebsmotore) bemessen, von welcher Summe Beträge von K 288.268 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel, K 20.000 zur Anlage eines Reservefonds und K 121.000 für die Erweiterung und Einrichtung der End-, bezw. Anschlussstation Károly-Erdöd an die Linie Nagy-Károl—Károly-Erdöd—Gilvacs entfallen. Die neue Linie wird von der Station Szatmár-Németi der Hauptlinie Budapest — Debreczen — Szatmár-Németi — Marmaros-Sziget—Körösmezö der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betriebe stehenden Localbahn Szatmár-Németi—Fehér-Gyarmat abzweigen, mit Benützung entsprechender Strassenzüge der Stadt Szatmár-Németi bis zum Werkbahnhofe des Sägewerkes Szatmárhegy und von dort aus in radialer Richtung bis Károly-Erdöd führen und Anschlüsse an zahlreiche längs ihrer Trasse im Betriebe stehende Waldschläge und Sägewerke finden.

Als Stationen, Verladebahnhöfe und Haltestellen sind zu errichten:

1. Die für den Gesammtverkehr einzurichtende Ausgangsstation vom Bahnhofe Szatmár-Németi der kgl. Ungarischen Staatsbahneu;
2. eine näher bezeichnete Anzahl von Haltestellen und Verladeplätzen im Bereiche der Stadt Szatmár-Németi;
3. Szatmár-Dampfsäge, Verladebahnhof für Frachten in Wagenladungen und Haltestelle für den Personenverkehr;
4. Szatmár-Dampfsäge, Station für den Gesammtverkehr;
5. Csonkás, Verladebahnhof für Frachten in Wagenladungen und Haltestelle für den Personenverkehr;
6. Szatmárhegy, Station für den Gesammtverkehr;
7. Szatmárhegy-Platz (wie 5);
8. Erdödvár (wie 7);
9. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Endstation Károly-Erdöd der Linie Nagy-Károly—Károly-Erdöd—Nagy-Szomkut für den Gesammtverkehr.

Zur Erzeugung der elektrischen Betriebskraft für die Szatmárer innerstädtischen Linien sind die dort bereits bestehenden Stromerzeugungs-Centralstationen in solchem Ausmasse zu erweitern und zu vervollständigen, dass den Anforderungen des den Streckenverhältnissen entsprechenden intensivsten Betriebes genügt werden könne.

Projectirte Localbahn Nyék-Ládháza—Mezö-Csáth—Tisza-Kezi. (Ausführungsbeschluss und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten des Comitates Borsod haben den Beschluss zum Ausbaue der Localbahn Nyék (nächst Miskolcz)—Mezö-Csáth—Tisza-Kezi (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1899, Vorconcession Post 5) gefasst, welche, die intensiv cultivirten Agrargebiete des Comitates von Mezö-Csáth aus durchschneidend, diese sowohl als auch die Stadt Miskolcz mit der Theiss in Tisza-Kezi verbinden und von dort aus den Umschlagsverkehr auf der Wasserstrasse vermitteln wird. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn herzustellenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden 29·6 km langen Linie, deren Trasse keinerlei Terrainschwierigkeiten begegnet, sind mit K 1,100.100 bemessen, an welchen das Comitat mit einem Beitrage von K 80.000 und die Interessenten mit einem solchen von K 224.000, somit insgesammt mit K 304.000 zu participiren beschlossen haben.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Linie Budapest — Lipótföld: Technischpolizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 28. Februar fand unter Führung des Sectionsrathes Árpád Papp und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technischpolizeiliche Begehung der von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft erbauten 4·5 km langen Linie Buda (Ofen)—Lipótföld (Leopoldifeld) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28, 55 und 74 ex 1899] statt. Die im Schwabengebirgsstock liegende neue Linie führt von ihrer Abzweigungsstation Palffy-Tér der Hauptlinie Budapest (via Franz Josef-Brücke)—Buda—Zugliget (Auwinkel) aus ihrer ganzen Länge nach als Bergbahn mit Adhäsionsbetrieb auf durchaus zweigeleisigem eisernen Oberbau mit elektrischer Hochleitung. Die am Palffyplatze (III. Stadtbezirk) gelegene Stromerzeugungs-Centralstation, ausschliesslich für den Dienst dieser Linie bestimmt, ist mit zwei Dynamomaschinen à 700 Pferdekräfte ausgestattet. Die Trasse der Linie, welche sowohl die im Thalzuge des Leopoldifeldes als auf der Wasserscheide in stetiger Erweiterung begriffene Villeggiatur nebst Ofen auch mit den donaulinksuferseitigen Stadtbezirken verbindet, berührt die neu erbaute k. u. k. Infanterie-Cadetenschule und die Landes-Irrenanstalt. Nachdem die Commission den Bau der Bahn, die Beschaffenheit des vorläufig mit 40 Wagen dotirten Rollmateriales und die Einrichtung der Stromerzeugungs-Centralstation als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter ex commissione die Bewilligung zur sofortigen Aufnahme des Betriebes.

— (Bau der Linie am rechten Donauquai.) Die Budapester Municipalverwaltung hat, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, das den Modus des Ausbaues der rechtsuferseitigen Quaibahn betreffende Project der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft gutgeheissen. Diesem zufolge wird die neue Fortsetzung der von Alt-Ofen und weiterhin von der Margarethenbrücke aus längs dem Quai bis zum Brückenkopfe führenden Linie, den Kettenbrückenplatz in einem Tunnel unterfahrend, nächst dem Bruckbade Anschlüsse an die Linien Franz Josef-Brücke—Bruckbad und Attilastrasse—Christinenstädter Südbahnhof, und nach Vollendung des Baues der Eskütér (Schwurplatz)-Brücke auch an die bis zum Ostbahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen führende grosse Radiallinie finden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1898 und Nr. 23 ex 1899).

Budapester Localbahnen-Actiengesellschaft. (Legung des zweiten Geleises in der Strecke Budapest—Mátiásföld.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Direction der im Betriebe der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft stehenden, mit Dampfkraft betriebenen Localbahn Budapest-Mátiásföld-Czinkota die Bewilligung zur Legung des zweiten Geleises in der 11 km langen Theilstrecke Budapest—Mátiásföld ertheilt. Das Concessionsgesuch der gesellschaftlichen Direction war damit motivirt, dass der Betrieb auf eingeleisiger Strecke bei Weitem nicht mehr den Anforderungen des stetig steigenden Verkehres genüge.

Fehér-Tolnaer Comitats-Localbahn. (Projectirte Pachtung derselben durch die kgl. Ungarischen Staatsbahnen.) Wie aus Budapest berichtet wird, wird an massgebender Stelle die Pachtung der Fehér-Tolnaer Comitats-Localbahn Székesfehervár (Stuhlweissenburg)—Adony-Szabolcs—Paks in Erwägung gezogen. Die Anregung dieser Frage ging von der Fiumaner Kaufmannschaft aus, und zwar mit Hinweis darauf, dass speciell die Comitate Fehér und Tolna die Hauptproductionsgebiete der im Auslande lebhaft begehrten Prima-Braugerste sind, deren Export per mare ab Fiume in alljährlicher Zunahme begriffen ist. Die Petenten erhoffen von der Einbeziehung der allerdings von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen, jedoch tarifarisch selbstständigen Fehér-Tolnaer Localbahn als Pachtobject in die Staatsbahn-Tarifirung, ferner durch die gleichfalls wohlfeile Schiffsfracht ab Umschlagplatz zu Wasser bis Eszék, und zwar neuerdings im Anschlusse an die Eszék via Zágráb (Agram) mit Fiume verbindenden combinirten Staatsbahnlinien, eine durch wesentlich geringere Transportspesen geförderte Concurrenzfähigkeit der Braugerste vorerwähnter Provenienz im überseeischen Exporte gegenüber dem sonst minderwerthigeren aber wohlfeileren amerikanischen Producte, da die Seefrachtgebühr eine minimale ist. Bei diesem Anlasse ist zu bemerken, dass, vom meritorischen Standpunkte aus, in der Frage der Pachtung einer im Privatbesitze befindlichen Localbahn durch die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bereits ein Präcedenzfall vorliegt, und zwar jener der Zagorianer Localbahn Csáktornya-Varasd-Zabok-Podsused-Zágráb (letztere als Péagestrecke der Südbahnlinie Steinbrück—Podsused—Zágráb—Sziszek) und deren Flügelbahn Zabok-Krapina, welche beiden Linien in tarifarischer Beziehung sowohl als auch hinsichtlich der Begünstigungen jenen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vollständig gleichgestellt sind.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Umbau der Station Debreczen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat den Umbau und die Erweiterung der Station Debreczen ihrer Hauptlinie Budapest — Püspök-Ladány — Debreczen — Körösmezö und der Linie Debreczen—Szerencs, ferner der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Debreczen—Büd-Szent-Mihály—Tisza-Lök, Debreczen—Füzes-Abony und Debreczen — Nagy-Léta — Vértes, deren Umfang und Einrichtung den heutigen Verkehrsbedürfnissen bei Weitem nicht mehr entspricht, beschlossen. In der für diese Reconstructionsarbeiten bestimmten Summe von K 400.000 werden theils die Kosten des Umbaues der Stationsaufnahmsgebäude in grösseren Dimensionen, theils der Vermehrung und Ausdehnung der Stationsgeleise, sowie die Ausführung diverser Nebenbauten ihre Bedeckung finden, während die Kosten für die Erweiterung des Güterbahnhofes und für den Neubau von Magazinen etc. in das nächstjährige Budget aufgenommen werden sollen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Fahrbetriebsmittel.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat eine Anzahl von Intercommunicationswaggons I./II. Classe und II./III. Classe bestellt. Aus ökonomischen Rücksichten wird eine Anzahl noch gut brauchbarer, aus den Jahren 1870—1873 stammender Personenwagen auf Gepäckswagen umgestaltet.

Árvavölgy Localbahn. (Eröffnung der Station Nagyfalu.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass die bisherige Verladebahnhofstation und Haltestelle für den Personenverkehr Nagyfalu der in ihrem Betriebe stehenden Arvavölgy (Arvathal-) Localbahn als Station für den Gesammtverkehr eröffnet wurde.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen Directionsbezirk Halle a. S.: Stationsnamen-Aenderung.) Die an der Bahnstrecke Frankfurt a. O.—Cottbus gelegene Station Peitz Stadt führt fortan die Bezeichnung Peitz und die an der Bahnstrecke Guben—Cottbus gelegene Station Peitz Forsthaus die Bezeichnung Peitz Ost.

— (Gründung eines Spar- und Vorschussvereines für die Beamten und Arbeiter des Eisenbahn-Directionsbezirkes Danzig.) In einer am 26. October 1899 in Danzig abgehaltenen Versammlung wurde die Gründung eines Spar- und Vorschussvereines für sämmtliche Beamte und Arbeiter des Eisenbahn-Directionsbezirkes Danzig mit dem Sitze in Danzig beschlossen. Als Leiter der Versammlung führte Regierungsrath Flogertzy im Wesentlichen etwa Folgendes aus: Der zu gründende Verein soll lediglich eine durchaus freiwillige und gemeinnützige Vereinigung von Eisenbahnbeamten und Arbeitern sein, die ihre Verwaltung selbst führt und den Zweck verfolgt, die wirthschaftlichen Verhältnisse ihrer Mitglieder auf dem Wege der Selbsthilfe zu fördern. Von Seiten der Eisenbahnverwaltung würde das Unternehmen nur insofern eine Unterstützung erfahren, als von ihr die nöthigen Arbeitskräfte zur Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten des Vereines unter unbedingter Verschwiegenheit — auch den Vorgesetzten gegenüber — zur Verfügung gestellt werden sollen. Es wurden

sodann die wesentlichsten Bestimmungen der entworfenen Satzungen erläutert. Nach diesen soll der Verein seinen Mitgliedern Gelegenheit geben, Ersparnisse durch Einzahlung monatlicher oder vierteljährlicher Pflichtbeiträge und freiwilliger Spareinlagen zinsbar anzulegen, sowie insbesondere auch Darlehen zu gewähren. An Eintrittsgeld werden von den Beamten 50 Pfg., von den Arbeitern 20 Pfg. erhoben. Die Pflichtbeiträge sind bei den Beamten auf monatlich 50 Pfg. bis zum Höchstbetrage von Mk. 300, bei den Arbeitern auf monatlich 25 Pfg. bis zum Höchstbetrage von Mk. 20 festgesetzt. Die Pflichtbeiträge und Spareinlagen werden mit 3 pCt. verzinst; die ersteren nehmen ausserdem an dem etwaigen Reingewinn in Form einer Dividende theil. An Darlehen werden an Beamte bis Mk. 500, an Arbeiter bis Mk. 150 gewährt. Bei Darlehen bis zu Mk. 150 an Beamte und bis zu Mk. 30 an Arbeiter kann der Vorstand von der Bestellung von Bürgen absehen. Die Zinsen für Darlehen betragen bis zu Mk. 30 4 pCt. und bei höheren Beträgen 5 pCt. Der Vorstand besteht aus 11 Mitgliedern, mindestens 2 müssen dem Arbeiterstande angehören. Mehr als 100 Beamte und Arbeiter haben bereits am Versammlungstage ihren Beitritt zum Vereine angemeldet.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Strullendorf.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist die an der Strecke Strullendorf — Steppach — Pommersfelden liegende Station Strullendorf nunmehr für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 2 vom 6. Jänner, Seite 54.)

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Behringersdorf.) Mit 1. März wurde die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Station V. Classe Behringersdorf nunmehr auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Der Stückgutverkehr bleibt vorerst noch ausgeschlossen.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Warthausen—Biberach.) Am 1. März ist die 3·31 km lange Fortsetzungsstrecke Warthausen—Biberach der schmalspurigen Nebenbahn Ochsenhausen-Warthausen dem Betriebe übergeben worden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 vom 19. December 1899, Seite 2804.)

Russland. (Eröffnung des regelmässigen Zugsverkehres auf der Starodub-Zufuhrbahn.) Am 4./16. Februar ist der regelmässige Zugsverkehr auf der Starodub-Zufuhrbahn von Unetscha (Station der Polessje-Eisenbahn) bis zur Stadt Starodub in einer Ausdehnung von 33 Werst (35 km) eröffnet worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2253 Tonnen Gehalt ist am 3. November 1899 mit 99 Passagieren und 1995 Gewichtstonnen factischer Ladung, von denen 1280 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, sowie 213 Stück Holz, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Port-Said 14 Colli Mineralwasser, 85 Colli Bier, 2 Colli Knöpfe, 6 Colli Kaffee, 5 Colli Papier, 8 Colli Kurzwaaren, 140 Colli Esswaaren, 2 Colli Spielwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 48 Colli Esswaaren, 20 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Metallwaaren, 55 Colli Möbel, 1 Collo Parfumerie, 6 Colli Spiritus, 7 Colli Glaswaaren, 35 Colli Schwefelhölzer, 120 Colli Zucker, 193 Stück starke Bretter, 20 Stück Masten; nach Bagdad 110 Colli Metallaaren, 13 Colli Glaswaaren; nach Samarang 2 Colli Holzwaaren; nach Soerabaya 6 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Holzwaaren; nach Padang 40 Colli Bier, 2 Colli Kurzwaaren; nach Rangoon 3 Colli Knöpfe, 12 Colli Papier, 55 Colli Lampen, 10 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Möbel, 212 Colli Metallwaaren, 45 Colli Glaswaaren; nach Suez 8 Colli Bier, 10 Colli Droguen, 2 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Spiritus, 7 Colli Papier, 1 Collo Garn, 3 Colli Metallwaaren, 3 Colli Wein, 26 Colli Esswaaren, 2 Colli Spielwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 50 Colli Zündhölzchen, 12 Colli Esswaaren; nach Suakim 13 Colli Metallwaaren, 50 Colli Zucker; nach Gedda 5 Colli Papier, 6 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Zündhölzchen, 240 Colli Zucker; nach Aden 5 Colli Spielkarten, 30 Colli Mehl, 28 Colli Garn, 32 Colli Obst, 4 Colli Manufacturwaaren, 54 Colli Metallwaaren, 29 Colli Möbel, 6 Colli Tabak, 20 Colli Oel, 83 Colli Erdäpfel, 10 Colli Schwefel, 1100 Colli Zucker, 4 Colli Oel, 3 Colli Perlen; nach Massaua 200 Colli Getreide, 4 Colli Metallwaaren, 80 Colli Spiritus, 215 Colli Zucker, 3 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Wein; nach Hodeidah 1 Collo Farbe, 3 Colli Baumwollwaaren, 190 Colli Zucker; nach Zanzibar 1 Collo Muster; nach Mombassa 40 Colli Mehl; nach Tanga 1 Collo Muster; nach Delagoa-Bay 340 Colli Erdäpfel; nach Durban 1000 Colli Erdäpfel; nach Bombay 4 Colli Kappen, 12 Colli Farbe, 13 Colli Spielwaaren, 1 Collo Uhren, 100 Colli Obst, 24 Colli Knöpfe, 2 Colli Esswaaren, 139 Colli Lampen, 35 Colli Glasperlen, 1 Collo Knöpfe, 10.003 Colli Zucker, 974 Coll Papier, 138 Colli Baumwollwaaren, 115 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Porzellan, 7 Colli Erdwachs, 71 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Droguen, 5 Colli Spielkarten, 41 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Spielkarten, 10 Colli Holzwaaren, 30 Colli Seife, 8 Colli Spielkarten, 92 Colli Tabak, 152 Colli Heu, 959 Colli Metallwaaren, 10 Colli Spielkarten, 3 Colli Holzwaaren, 5 Colli Schuhwaaren, 36 Colli Erdgeschirre, 71 Colli Kurzwaaren, 25 Colli Garn, 25 Colli Spielkarten, 2 Colli Möbel, 389 Colli Glaswaaren, 106 Colli Cement, 3 Colli Garn, 6 lebende Hunde, 5 lebende Pferde; nach Bagdad 24 Colli Papier, 10 Colli Farbe, 5 Colli Kurzwaaren, 19 Colli Garn, 1 Collo Manufacturwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 13 Colli Glasperlen, 100 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Lampen, 100 Colli Glaswaaren; nach Bassorah 104 Colli Papier, 8 Colli Garn, 1 Collo Manufacturwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 2 Colli Esswaaren, 8 Colli Porzellan, 425 Colli Zucker; nach Bushire 2 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Manufacturwaaren; nach Bunder-Abbas 200 Colli Zucker; nach Mahomerah 4 Colli Kurzwaaren; nach Muschat 1 Collo Kurzwaaren; nach Mangalore 17 Colli Papier, 21 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Droguen, 12 Colli Metallwaaren, 12 Colli Spiritus, 2 Colli Glaswaaren; nach Calicut 9 Colli Metallwaaren; nach Cochin 2 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Glasperlen; nach Camanore 4 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Garn; nach Colombo 1 Collo Muster; nach Madras 15 Colli Obst, 1 Collo Kurzwaaren, 4 Colli Glaswaaren; nach Calcutta 1 Collo Obst; nach Penang 24 Colli Papier, 3 Colli Holzwaaren, 2 Colli Möbel; nach Singapore 4 Colli Kappen, 4 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen, 15 Colli Glaswaaren, 2 Colli Knöpfe, 3 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 4 Colli Porzellan, 14 Colli Papier, 39 Colli Mehl, 48 Colli Möbel; nach Soerabaya 10 Colli Papier; nach Macassar 20 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Metallwaaren; nach Batavia 7 Colli Metallwaaren; nach Bangkok 1 Collo Manufacturwaaren; nach Hongkong 5 Colli Papier, 4 Colli Glasperlen; nach Shanghai 10 Colli Glasperlen; nach Manila 5 Colli Papier, 11 Colli Metallwaaren und nach Yokohama 400 Colli Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 640.569.

Greiner Donaustruden. (Schiffahrtsverkehr im Jahre 1899.) Laut der officiellen statistischen Ausweise passirten den Greiner Donaustruden im Jahre 1899: 5400 Fahrzeuge, gegen 5361 im Vorjahre, somit 39 Fahrzeuge mehr. Im Thalverkehre fuhren durch: 1079 (+ 41 gegen 1898) Dampfschiffe, 897 (+ 100) Dampfern angehängte Schlepper, 181 (— 35) Kehlheimer-, Gamsen- und Futterplätten, 176 (— 21) Sechserinnen, Pegeleiser und Trauner, 73 (— 9) Tiroler und Salzburger Plätten, 34 (— 14) beladene kleinere Fahrzeuge, 78 (+ 13) unbeladene Flösse, 458 (— 139) mit Brenn- und Bauholz beladene Flösse, 98 (— 67) mit verschiedenen Producten beladene Flösse. Unter den Gegenzügen wurden verzeichnet: 1112 (+ 34) Dampfschiffszüge mit 987 (+ 164) angehängten Schleppern, 222 (— 37) angehängten Holzzillen, ferner 5 (+ 3) Pferdezügen. Der stärkste Verkehr war in den Monaten October mit 683 Fahrzeugen, Juni mit 648 Fahrzeugen, Mai mit 647 Fahrzeugen, November mit 611 Fahrzeugen, Juli mit 606 Fahrzeugen. Im Monate April passirten den Donaustruden 549 Fahrzeuge, August 531 Fahrzeuge, September 440 Fahrzeuge, März 378 Fahrzeuge, December 233 Fahrzeuge, Februar 68 Fahrzeuge und Jänner 6 Fahrzeuge.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 21. bis 27. März 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

21. März, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Capitän L. Ivancich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

22. März, um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

23. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Galatea", Capitän M. Nicolich, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traü, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna und Spizza.

24. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traü, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

27. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Niobe", Capitän G. Wessely, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Aröe, Lussingraude, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

21. März, Dampfer „Carlotta", Capitän L. Giurgevich, } um
23. „ Dampfer „Carlotta", Capitän L. Giurgevich, } Mitternacht.
26. „ Dampfer „Carlotta", Capitän L. Giurgevich, }

Levante und Mittelmeer.

21. März, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern. Ankunft in Triest des Luxuszuges London—Ostende—Wien—Triest am 21. März um 10 Uhr 58 Minuten Früh.

22. „ um 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Jupiter", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas und Kustendje.

25. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Meinfi", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè und Smyrna.

27. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Aurora", Capitän V. Cosciancich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quarauta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel Kustendje, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum, als auch nach Mytilene. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa und in Piräus nach Khios und Smyrna.

28. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

21. März, (Extra). Dampfer „India", Capitän G. Martinolich, nach Port Said, Suez, Perim, Aden, Karachi, Bombay, Singapore, Hongkong und Shanghai.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Gisela", Capitän F. Mosca, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. April, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperator", Capitän G. Klausberger, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe, sowie nach Hongkong und Shanghai.

Brasilien.

19. April, Dampfer „Orion", Capitän L. Giurgevich, nach Santos mit Berührung von Fiume.* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden: die am 1. October 1899 eröffnete und von der General-Direction der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommene 4·05 km lange Strecke Amorbach—Landesgrenze gegen Walldürn den Vereinsbahnstrecken der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen; die am 1. October 1899 eröffnete und von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommene 8·76 km lange Strecke von der württembergisch-bayerischen Landesgrenze (gegen Lindau) nach Lindau den Vereinsbahnstrecken der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen; die am gleichen Tage dem öffentlichen Verkehre übergebene 33 km lange Strecke Bünde—Rahden den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction Münster; die am 8. October 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 24·619 km lange Strecke Ottrokowitz—Zlin—Wisowitz den Vereinsbahnstrecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn) und Nr. 35a (kgl. Eisenbahn-Direction Cassel) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 3 (grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag I erschienen. Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 19 wird das im September 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 19 nebst Nachtrag I und durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 35a das im Mai 1896 ausgegebene Verzeichniss Nr. 35a aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLVII. Stuckes.) Das am 16. März herausgegebene XLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4781: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. März 1900, Z. 45.974, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Grossschönau.

Nr. 4782: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. März 1900, Z. 45.703, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Gemeinde Brundöbra.

Nr. 4783: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. März 1900, Z. 3498, betreffend den Borstenviehverkehr mit Krain.

Nr. 4784: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 13. März 1900, Z. 9901, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XLVIII. Stückes.) Das am 17. März herausgegebene XLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4785: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 12. März 1900, Z. 9591, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4786: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 15. März 1900, Z. 24.911, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Oesterreich-Ungarn nach Russland.

Notiz: Berichtigung.

— (Inhalt des XLIX. Stückes.) Das am 19. März herausgegebene XLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4787: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. März 1900, Z. 7942, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Oesterreich nach Ungarn.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 17. März d. J. dem Sectionschef im k. k. Eisenbahnministerium Ludwig Wrba die Würde eines Geheimes Rathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Bezirkshauptmann in Schwaz Anton Knensl zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Zillerthalbahn" ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Mai 1900 treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

a) Nachtrag VI zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3;

b) Nachtrag II zu dem ab 1. Juli 1898 giltigen Tarife, Theil II, Heft 6.

Insofern bei den Frachtsätzen des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 6, Erhöhungen eintreten, so gelten die erhöhten Frachtsätze erst ab 15. Mai 1900.

Diese Nachträge enthalten:

a) Der Nachtrag VI zum Tarife, Theil II, Heft 3:

I. Aenderung von Frachtsätzen.
II. Ergänzung des Nachtrages V.
III. Berichtigung des Haupttarifes, sowie der Nachträge IV und V.

b) Der Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 6:

I. Aenderungen des Tarifes, bezw. Nachtrages I.
II. Aenderung und Ergänzung der Abkürzungen.
III. Aenderung von Frachtsätzen.
IV. Aenderung von Routen-Postnummern.
V. Aufnahme neuer ungarischer Stationen.
VI. Aufhebung von Fahrgebühren für Thierbegleiter.
VII. Schnitt-Tarif im Verkehre mit der Station Hütteldorf-Hacking transit.
VIII. Aenderung und Ergänzung der Kilometerdistanzen, sowie der Zuschlagsfristen.
IX. Aenderung von Stationsnamen.
X. Druckfehler-Berichtigungen.
XI. Ergänzung der Verkehrsleitungsvorschriften.

Exemplare dieser Nachträge können ab 1. April 1900 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 21. März 1900. [293]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 1 und 2.

Tarifirung von Grubenhölzern.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 14 vom 6. Februar 1900 unter fortlaufender Nr. 110 enthaltene Kundmachung, betreffend die Eliminirung der Position F aus der Nomenclatur der Ausnahmetarife Nr. 3 B der Tarifhefte 1 und 2, wird hiemit zurückgezogen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 finden jedoch ab den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 B der Hefte 1 und 2 rücksichtlich der Stammhölzer (Rundhölzer) der Position F der vorgenannten Nomenclatur nur dann Anwendung, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes dieser Stamm- (Rund-) Hölzer am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt.

Wien, am 22. März 1900. [294]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif-Theil II, Heft 2.

Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken.

Die in Nummer 14 dieses Blattes vom 6. Februar 1900 unter fortlaufender Nr. 109 enthaltene Kundmachung, betreffend die Aufhebung der Frachtsätze für Grubenholz im obbezeichneten Verkehre, wird hiemit zurückgezogen und bleiben diese Frachtsätze auch über den 1. April 1900 in Wirksamkeit.

Ab 1. Mai 1900 gelten jedoch die Frachtsätze

1. des Ausnahmetarifes Nr. 2/D, Abtheilung s, rücksichtlich der Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen hinsichtlich der zu Grubenzwecken bestimmten Stamm- (Rund-) Hölzer nur, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes dieser Stamm- (Rund-) Hölzer am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt;
2. des Ausnahmetarifes F ab Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen hinsichtlich der zu Grubenzwecken bestimmten Stamm- (Rund-) Hölzer nur, wenn der Durchmesser des Querschnittes dieser Stamm- (Rund-) Hölzer mehr als 30 cm beträgt.*)

Wien, am 22. März 1900. [295]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

*) Für Stamm- (Rund-) Hölzer zu Grubenzwecken über 6 m Länge und bis zu 30 cm Durchmesser des Querschnittes ergibt die Umkartirung in einer Grenzstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen billigere Frachtsätze.

Rumänisch-Französischer Güterverkehr.

Einführung reglementarischer Bestimmungen.

Mit Giltigkeit ab 1. Mai 1900 findet der Tarif-Theil I, Abtheilung A, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1893, enthaltend „Reglementarische Bestimmungen", auch für den Güterverkehr zwischen Stationen der Rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits Anwendung.

Wien. am 20. März 1900. [296]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Stationseröffnung in Apostag und Somovit.

Mit Bezugnahme auf die Verlautbarung vom 22. Februar 1900, betreffend die Eröffnung der Güterschiffahrt auf sämmtlichen Strecken, geben wir hiemit bekannt, dass nunmehr auch die Stationen Apostag und Somovit dem Verkehre übergeben wurden.

Wien, am 22. März 1900. [297]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Auflassung der Station Svojšic der Localbahn Peček—Gross-Bečvár.

Mit 1. Juni 1900 wird die Station Svojšic, welche blos dem Verkehre mit der Zuckerfabrik gedient hat, aufgelassen und treten infolgedessen auch die in den gesellschaftlichen Localgütertarifen, Theil II, Heft 1 bis 3, vom 1. Juli 1898, sowie die im „Anhang" zu dem vorgenannten Tarife, Theil II, Heft 1, rücksichtlich des Verkehres mit der Station Svojšic vorgesehenen Bestimmungen und Tarifsätze zum gleichen Termine ausser Kraft.

Der Güterverkehr mit der Zuckerfabrik Svojšic wird nunmehr nur durch die Station Bošic vermittelt.

Wien, am 20. März 1900. [298]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Neuer Gruppentarif III [Berlin—Stettin].) Am 1. April tritt ein neuer Gütertarif für die Tarifgruppe III (Berlin—Stettin) an Stelle des bisherigen Gütertarifes vom 1. April 1895 in Kraft. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden. Der Kilometerzeiger weist gegenüber den seitherigen Entfernungen theilweise Ermässigungen, in einzelnen Stationsverbindungen geringe Erhöhungen auf. Neu aufgenommen ist der Seehafen-Ausnahmetarif N für Braunkohlenbriquettes zur Weiterverfrachtung seewärts nach deutschen oder ausserdeutschen Häfen von den Stationen Alt-Ranft, Fürstenberg a. O. und Pillgram nach Stettin und Swinemünde.

Ausgeschieden sind in Ermanglung eines Verkehrsbedürfnisses:

a) aus den Ausnahmetarifen 9, 9 S, E, E 1 und E 2 die Versandtstationen: Berlin Potsdamer Bhf., Berlin Stettiner Bhf., Frankfurter Allee (Berlin), Grunewald, Halensee, Rummelsburg Rangirbhf., Städt. Central-Viehhof, Berlin Tempelhof, Rangirbhf., Westend und Wilmersdorf-Friedenau des Directionsbezirkes Berlin;

b) aus dem Ausnahmetarif 9 S die Empfangsstationen: Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, Friedrichshagen, Fürstenberg a. O., Fürstenwalde, Grünau, Kremmen, Nieder-Schöneweide-Johannisthal, Oranienburg, Spandau, Spindlersfeld, Wellmitz, Werder und Zeuthen des Directionsbezirkes Berlin, und Anclam, Barth, Demmin, Greifswald, Jasenitz, Neustrelitz, Pölitz, Ribnitz, Ueckermünde, Wolgast und Zehdenick i. d. M. des Directionsbezirkes Stettin.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. Mai ab.

Exemplare des Tarifes sind von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von Mk. 1·50 zu beziehen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Krappitz.) Mit Giltigkeit vom 1. April wird die Station Krappitz der Nebenbahn Neustadt-Gogolin sowohl hinsichtlich der regulären Tarifclassen, als auch der Ausnahmetarife 1, 2, 3, 4 und 5 für den Verkehr mit den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg S.N.D.V.B. in den obenbezeichneten Verband einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis auf Weiteres die Entfernungen der Station Gogolin unter Zuschlag von 6 km zugrunde gelegt.

Güterverkehr Basel Bad. B. und Waldshut-Ostschweiz. (Ausnahmefrachtsätze für Calciumcarbid.) Mit Wirksamkeit vom 1. März wurde die Station Biel in den für den Verkehr zwischen einer Anzahl schweizerischer Stationen einerseits und verschiedenen schweizerischen Uebergangsstationen andererseits giltigen Export-Ausnahmetarif für Calciumcarbid vom 1. Juni 1899 aufgenommen.

Biel nach	5000 kg	10.000 kg
	Centimes per 100 kg	
Buchs transit	220	178
St. Margrethen transit	216	175
Romanshorn transit	196	159

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Nachträge 5 zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 15. März sind zu den Heften 1 und 2 des Verbandsgütertarifes die Nachträge 5 in Kraft getreten. Der Nachtrag 5 zum Heft 1 enthält Frachtsätze zwischen der neu einbezogenen Station Lichtenfels des Directionsbezirkes Erfurt und den niederländischen Hafenstationen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes. Der Nachtrag V zum Heft 2 enthält Frachtsätze zwischen Lichtenfels und den niederländischen Binnenstationen, sowie Berichtigungen des Haupttarifes. Durch den letztgenannten Nachtrag werden ausserdem die Station Ymuiden der Holländischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif 7 für Häringe und die Station Warmond mit den Sätzen für Leiden H. B. in den Verbandsverkehr einbezogen. Von dem obenerwähnten Zeitpunkt ab wird auch die Station Ymuiden mit den für Vlaardingen etc. vorgesehenen Ausnahmesätzen für Häringe (Ausnahmetarif 7) und die Station Warmond der Holländischen Bahn allgemein mit den für Leiden H. B. giltigen Frachtsätzen in den Verbandsverkehr — Heft 3 — aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif 7 a vom 1. Jänner 1900 n. St. (Entfernungen und Frachtsätze für Königsberg.) Die in den Tariftabellen obigen Tarifes für Königsberg i. Pr. und Königsberg i. Pr. Quaibahnhof angegebenen, über Wirballen geltenden Entfernungen und Frachtsätze — mit Ausnahme derjenigen von den nachstehend unter 1—8 aufgeführten Stationen — kommen für den gleichen Bahnweg vom 4/17. März alten/neuen Stils auch nach Station Königsberg-Pregelbahnhof der Ostpreussischen Südbahn, sowie dem Königsberger Lagerhause daselbst zur Anwendung mit einem Entfernungszuschlage von 4 km und einem Frachtzuschlage von Mk. 2·70 für 750 Pud (12.285 kg) oder 2·2 Pfge. für 100 kg.

Ausgeschlossen sind die Stationen:

1. der Baltischen und Pskow-Rigaer Eisenbahn;
2. der Libau-Romnyer Eisenbahn Libau bis Gaishuny, sowie von Kjena bis Ratonika einschliesslich und von Schado bis Abeli, Jelowka;
3. der Moskau-Jaroslawl-Archangelsker Eisenbahn Jaroslawl Stadt bis Lom, Jaroslawl Hafen, Kosmodemjansk, Ljutowo bis Kostroma Stadt und Hafen, Pirogowo-Jermolino, Kineschma Wolgahafen-Gorkino;
4. der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn;
5. der Nikolai-Eisenbahn Kolpino bis Borowenki, Okulowka bis Klin, sowie Borowitschi und Tereschkino;
6. der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn;
7. der Polässje'schen Eisenbahn Jaschuny-Moltschadi;
8. der Riga-Oreler Eisenbahn Riga I bis Oger, Riga II bis Hafendamm, Bilderlingshof-Tuckum, Mühlgraben, Ringmundshof bis Kuprino, Riga III bis Ringen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Ausnahmetarif 24.) Zu dem Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 24 für Holz und Holzbaumaterialien von Russland nach ost- und westpreussischen Hafenplätzen wurde mit Giltigkeit vom 2./15. März alten/neuen Stils der erste Nachtrag eingeführt, enthaltend Ergänzungen der Tarifbestimmungen und des Waarenverzeichnisses, Aufnahme neuer Stationen und Berichtigungen.

Mit Giltigkeit von demselben Tage wird zu dem Deutsch-Russischen Ausnahmetarif VI für Steinkohlen von oberschlesischen und niederschlesischen Stationen nach Russland der I. Nachtrag eingeführt, welcher neben Berichtigungen die Aufnahme neuer Stationen und alphabetische Verzeichnisse der deutschen Versandtstationen und Gruben enthält.

Druckstücke der Nachträge können durch Vermittlung der an jenen Ausnahmetarifen betheiligten Stationen bezogen werden.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Geänderte Tarifirung für Häute und Felle.) Mit Giltigkeit vom 16. März wurde in die Güterclassification im Theil I, Abthlg. B, des Verbandsgütertarifes für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. September 1896 folgende Position aufgenommen:

Bezeichnung der Waaren	S	St	SW	AT	G
Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete . . .	.	.	l	.	G

Die beiden Positionen „Häute, gesalzene oder getrocknete" und „Felle (Hammel-); Felle, gekalkte oder gesalzene; Felle, rohe und getrocknete" fallen gleichzeitig weg.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liqnidirnng jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- nnd Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1141	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Schleifholz, nur beim Bezuge von Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken, und daher an diese Fabriken adressirt. Abtheilung a) bis zu 2·5 m Länge, „ b) über 2·5 „ „	Brückl Frantschach-St. Gertraud Hüttenberg Mösel Preblau-Sauerbrunn Reichenfels-St. Peter St. Leonhard St. Stefan Twimberg Wiesenau Wolfsberg	Waldhof	Als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. October 1898 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark Abthlg. a) 1·88 2·05 2·01 1·91 2·01 1·95 1·98 2·09 2·02 2·00 2·07	Mark Abthlg. b) 2·35 2·51 2·48 2·38 2·46 2·39 2·43 2·54 2·46 2·45 2·52	Im Kartirungswege		
1142	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Zinkweiss	Settenz	Heilhronn a. N. Stuttgart Hanptbhf. Stuttgart Nordhhf. Stnttgart Westhhf. oder umgekehrt	Als Frachtgnt bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 7, vom 1. Februar 1898 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark Abthlg. a) 3·63 3·71 3·73 3·76	Mark Abthlg. b) 3·33 3·40 3·42 3·45	Im Kartirungswege		
1143	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Fette, und zwar: Talg, thierischer (auch abgepresster Talg), Degras, Schmierfett, Knochenfett, Schwelnefett (Filz, Schmeer, Schweineschmalz) und Unschlitt	Aubing	Stockerau oder umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 3 B (A.-T. Nr. 40) des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	2·45 Mark		Im Kartirungswege		
1144	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Cement	St. Leonhard-Drachenloch	Oberndorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	30 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1145	**Südbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Schwefel (exclusive Schwefelblütbe)	T r i e s t	Arad Budafok Budapest-Angyalföld Buda-Császárfürdö-Kitérö Budapest-d. p. t. p. u. -Ferenczváros -Fövámház -föv. közrakt. -Józsefváros Budapest-Kelenföld loco -Kelenföld trs. -Kiterö Budapest-Lipótváros -nyug. p. u. Eszék Eszék alvaros Gyula Gyulafehérvár Koloszvár Köbánya alsó p. u. -felsö p. u. Nagybittse-Predmér Ó-Buda -Filatorigát Palato-Ujpest Szatmár-Nemeti Temesvár-Gyárváros -Józsefváros	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Im Uebrigen gelten die einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900, bezw. Localtarife	Verschieden	291 214 231 221 199 197 221 231 233 281 333 325 221 283 231 231 233 311 285	Verschieden	Im Kartirungswege		
1146	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Zündhölzchen und Schuhwichse, auch wenn zusammengeladen	L i n z	Budapest -kiterö -nyugoti-pályaudvár -Lipótváros -Angyalföld -Kelenföld -déli vasut (Südbahn loco) Budapest -dunaparti tehérpályaudvár -Józsefváros -fövámház központi vasárosarnok -fövárosi közraktárak Ferenczváros Buda-Csaszarfürdö-kitérö Ó-Buda Filatorigat	a) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad a) und b): Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1900	Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1895	Verschieden	a) 429 Heller } incl. ungar. Stener b) 417 Heller }	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1147	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. G—6 und Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der Oesterr.-ungar. und bosnisch-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Lobositz (A.T.E. oder St.E.G.)	Seidenberg (S.N.D.V.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	68 Heller		Im Kartirungswege		Der Portozuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
1148	**Oesterr. Nordwestbahn**		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Jarmeritz	Wien Oe.N.W.B.	Anfrechthaltung der für den Ausnahmetarif 3 des Gebührentarifes der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898 vorgesehenen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	61 Heller	44 Heller	17 Heller	Im Kartirungswege		
1149	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Mauer- und Dachziegel	Predmeritz	Liehan	Unter Anfrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 des Localgütertarifes bestehenden Bestimmungen	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	40 Heller	35 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
1150	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schwefelsäure	Hrnschan via Neu-Süssenbrunn—Stadlau	Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1900	Localgütertarife	Besteht kein directer Frachtsatz	151 Heller *)	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der nebenbezifferte Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte an das Gaswerk Erdberg in Wien adressirt und für dasselbe bestimmt sind	

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub der Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem Gaswerke Erdberg in Anrechnung.

Fortlaufende Nummer	1151	1152	1153
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	Localbahn Brandeis a/E. - Neratowitz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) für Artikel	Coaks	Coaks	Schotter
von	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, dann von Mähr.-Ostrau	Jiritz Ladestelle / Neratowitz Ladestelle
nach	Königshof (k.k.St.B.)	III. Weipert trs. a) [für Erla] b) [für Werdau] / II. Reitzenhain trs. a) [für Chemnitz] b) [für Kappel] / I. Bodenbach trs. [für Grossenhain]	Čelakowitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Zahlung der Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1435 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	III. a) 1647 III. b) 1448 / II. a) 1365 II. b) 1366 / I. 1107 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	18 Heller / 18 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Transporte müssen zum Strassenbaue bestimmt und an den Bezirksausschuss in Brandeis a/E. adressirt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1154	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Vide Tabelle				bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Artikel	Verkehrs-Relation von	nach	Frachtgüter der Classe I: bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Frachtgüter der Classe I: bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	Frachtgüter der Classe I: bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg	Frachtgüter der Classe II: bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Frachtgüter der Classe II: bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	Frachtgüter der Classe II: bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg	Güter der Classe A
	oder vice versa		per Frachtbrief und Wagen			per Frachtbrief und Wagen			
			Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern						
Güter der Classen I, II und A	Grulich Stadt	Arad	953	725	715	—	714	709	459
		Budapest	—	538	511	—	—	—	346
		Czegled	—	588	583	—	577	572	—
		Kassa	725	552	545	631	544	544	394
		Losoncz	684	532	519	546	521	517	369
		Miskolcz gömöri p. n.	803	626	604	639	605	600	422
	Mähr.-Karlsdorf	Arad	973	739	729	—	728	723	474
		Budapest	—	552	525	—	—	—	361
		Czegled	—	602	597	—	591	586	—
		Kassa	745	566	559	645	558	558	409
		Losoncz	704	546	533	560	535	531	384
		Miskolcz gömöri p. u.	823	640	618	653	619	614	437
	Mähr.-Rothwasser	Arad	957	729	719	—	718	713	463
		Budapest	—	542	515	—	—	—	350
		Czegled	—	592	587	—	581	576	—
		Kassa	729	556	549	635	548	548	398
		Losoncz	688	536	523	550	525	521	373
		Miskolcz gömöri p. n.	807	630	608	643	609	604	426
	Mähr.-Schildberg	Arad	985	748	738	—	737	732	482
		Budapest	—	561	534	—	—	—	369
		Czegled	—	611	606	—	600	595	—
		Kassa	757	575	568	654	567	567	417
		Losoncz	716	555	542	569	544	540	392
		Miskolcz gömöri p. n.	835	649	627	662	628	623	445
	Mähr.-Weisswasser	Arad	974	740	730	—	729	724	475
		Budapest	—	553	526	—	—	—	362
		Czegled	—	603	598	—	592	587	—
		Kassa	746	567	560	646	559	559	410
		Losoncz	705	547	534	561	536	532	385
		Miskolcz gömöri p. n.	824	641	619	654	620	615	438

Die Frachtsätze für Budapest gelten für nachstehend bezeichnete Budapester Bahnhöfe, und zwar: Angyalföld, dunaparti tehér-pályaudvar, fövamház, fövarosi-közráktárak, Józsefváros, Kiterő, Központi-vasárcsarnok, Lipótváros und nyugoti pályaudvár.

Die für Frachtgüter der Classen I und II bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen giltigen Frachtsätze finden auf die im Abschnitt B und C des Tarifes „Theil I" angeführten Güter, ferner im Verkehre mit Budapest auch auf unverpacktes Porzellan keine Anwendung.

Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Frachtsätze werden das Auf- und Abladen der Sendungen die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen haben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1155	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Schotter	Ladendorf	Schleinbach	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	13 Heller	11 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1156	**Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Position G—9, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Position O—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtbig. B, vom 1. Jänner 1898 Malzkeime der Position M—8, Treber der Position T—29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtbig. B, vom 1. Jänner 1898	T s c h e i t s c h und vice versa	Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger und Auflieferung von mindestens 100 Waggons (à 10.000 kg)	bis 1. März 1901	Localtarif	88·8	75	13·8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin, bezw. Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate. Vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	In den angeführten Frachtsätzen sind die Sätze der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding einbegriffen, und zwar normaler Satz 26·8 b, ermässigter Satz 16 b
					Wien K.F.N.B., D.U.B. trs.				89·8	76	13·8			
					Wien K.F.N.B.				74·8	61	13·8			
					Wien K.F.N.B., D.U.B. trs.				75·8	62	13·8			

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird im laufenden, sowie im nächsten Jahre Erweiterungsarbeiten in der Station Elbogen der Localbahn Neusattl-Elbogen in Ausführung bringen, welche theilweise in den tiefer angeführten approximativen Kostenbeträgen im Offertwege vergeben werden, und zwar:

a) Unterbauarbeiten . . . . . K 26.207
b) Hochbauten . . . . . K 143.334

zusammen . . . K 169.541

Die Vergebung der Unterbauarbeiten nebst der Canalisirung erfolgt nach Einheitspreisen; jene der Hochbauten bis zur Normallinie auf Grundlage fixer Pauschalpreise.

Für besondere vorkommende Arbeiten im Unterbau und für Arbeiten unter der Normallinie beim Hochbau sind die am Schlusse des Kostenvoranschlages verzeichneten Einheitspreise massgebend.

Die bezüglichen Projectspläne und Bedingnisse, sowie der approximative Kostenvoranschlag sind beim Bahnerhaltungs-Inspectorate der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen ab 30. März 1900 einzusehen, woselbst auch Formularien für die Offerte ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einer 1 K-Stempelmarke per Bogen versehenen, versiegelten Offerte, welche die Aufschrift „Offerte auf die Erweiterungsarbeiten in der Station Elbogen" tragen müssen, sind **längstens bis zum 15. April 1900,** 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen einzubringen.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse daselbst das **Vadium von K 8500** zu erlegen.

Es wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes rechnen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, eventuell auch sämmtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen.

Jenen Offerenten, deren Offert nicht angenommen wird, wird das erlegte Vadium sofort nach erfolgter Verständigung zur Disposition gestellt werden.

Offerte, welche den vorstehenden Bedingnissen nicht entsprechen oder später eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im März 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. **Wien, 27. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1898. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Andritz nach Gösting mit einem Flügel nach St. Stefan.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Ludwig Philipp Schmidt in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft oder mit einem anderen mechanischen Motor zu betreibende normalspurige Kleinbahn von Andritz nach Gösting mit einem Flügel über Weinzödl nach St. Stefan im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. März 1900. Z. 9236/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für elektrische Kleinbahnen von Schönlinde nach Schönfeld, von Kreibitz nach Dittersbach und von Dittersbach nach Böhmisch-Kamnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten Dr. Albin Victor Tschinkel in Teplitz die mit dem Erlasse vom 20. Februar 1899, Z. 4035/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 25 vom 2. März 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnen, und zwar:

a) von der Stadt Schönlinde über Teichstadt, Stadt Kreibitz und Ober-Kreibitz nach Schönfeld;
b) von Kreibitz nach Dittersbach und
c) von Dittersbach über Windisch-Kamnitz nach Böhmisch-Kamnitz

neuerlich auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. März 1900. Z. 8681/2.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 5. März 1900,*) betreffend die Errichtung eines Hauptzollamtes II. Classe in Gablonz.

In Gablonz in Böhmen wurde ein Hauptzollamt mit der Bezeichnung „K. k. Hauptzollamt II. Classe Gablonz“ errichtet.

Dasselbe hat seine Thätigkeit am 1. Februar 1900 begonnen.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 20. März 1900 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 46.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1898.

Von der im Reichseisenbahnamte bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, soweit sie der Reichsaufsicht unterstehen, also abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1898 umfassende Band XIX erschienen.

Nachstehend werden einige wesentliche Ergebnisszahlen mitgetheilt und den entsprechenden Angaben aus dem vor zehn Jahren erschienenen IX. Bande (Rechnungsjahr 1888) gegenübergestellt.

Das deutsche vollspurige Eisenbahnnetz ist von 40.083 km Ende 1888 auf 48.280 km Ende 1898, also um 20·5 Percent gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1888: 35.230 km oder 87·9 Percent auf Staatsbahnen und 4853 km oder 12·1 Percent auf Privatbahnen, 1898 dagegen 44.573 km oder 92·3 Percent auf Staatsbahnen und 3707 km oder 7·7 Percent auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1888 30.973 km oder 77·3 Percent Hauptbahnen und 9110 km oder 22·7 Percent Nebenbahnen, 1898 dagegen 32.200 km oder 66·7 Percent Hauptbahnen und 16.080 km oder 33·3 Percent Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 4 Percent, die Nebenbahnen aber um 76·5 Percent zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540.658 km² besass Deutschland 1888 40.008 km, 1898 dagegen 48.228 km vollspurige Eisenbahnen, so dass auf 100 km² im Jahre 1888 7·40 km und 1898 8·92 km Eisenbahnen entfielen. Auf 10.000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 48,020.000, im letzteren 54,310.000 gezählt wurden, kamen 1888 8·33 km und 1898 8·88 km Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehres standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1898 17.623 Locomotiven, 35.086 Personenwagen und 383.578 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1888 hat bei den Locomotiven eine Zunahme von 34·5 Percent, bei den Personenwagen um 43·9 Percent und bei den Gepäck- und Güterwagen um 46·3 Percent stattgefunden. Die Beschaffungskosten für die Betriebsmittel haben sich von 1543·43 auf 2181·53 Millionen Mark oder um 41·3 Percent erhöht. Von letzterem Betrage entfallen Mk. 750,070.090 auf Locomotiven nebst Tendern, Mk. 328,700 000 auf Personenwagen und 1102·76 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Locomotiven, einschliesslich der Motorwagen, sind im Jahre 1898 in Zügen, im Vorspanndienste, bei Leerfahrten und im Rangirdienste 679,280.000 und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 14.211 Locomotivkilometer zurückgelegt worden, davon 461,010.000 als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1888 haben die Locomotivkilometer um 56 Percent, die Nutzkilometer um 59·1 Percent und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Locomotivkilometer um 29·6 Percent zugenommen. An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer:

1888 . . . 6876 oder täglich 18·84 Züge
1898 . . . 9167 „ „ 25·12 „

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1898 17.246·70 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 360.810 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hievon 3873·71, auf die Gepäck- und Güterwagen 13.009·59 Millionen und auf die Postwagen 363,400.000 Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1888 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen; bei den Wagenachskilometern im Ganzen um 49·8 Percent, bei den Personenwagen um 91·9 Percent, bei den Gepäck- und Güterwagen um 40·4 Percent und bei den Postwagen um 55·8 Percent. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 24·5 Percent gehoben.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehes und der Güter aller Art zusammensetzt, ist in dem zehnjährigen Zeitraume von 21.101·46 auf 33.939·38 Millionen Tonnenkilometer, also 60·8 Percent, die todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Locomotiven, Tender und Motorwagen, von 53.707·36 auf 93.095·47 Millionen Tonnenkilometer, das sind 73·3 Percent gestiegen. Auf jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1898 eine Gesammtlast von 2,660.000 gegen 1,880.000 t im Jahre 1888, mithin 41·5 Percent mehr befördert.

Die Ausnutzung des Ladegewichtes der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23·45 auf 23·94 Percent, bei den Gepäckwagen von 2·12 auf 2·51 Percent gestiegen, bei den Güterwagen aber von 48·56 auf 45·53 Percent zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast von 2·36 t auf 2·70 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

Der Personenverkehr hat in dem zehnjährigen Zeitraume von 1888 bis 1898 einen weiteren erfreulichen Aufschwung genommen. Im Jahre 1898 wurde eine Einnahme von Mk. 507,530.000 gegen Mk. 309,920.000 im Jahre 1888, mithin ein Mehr von 63·8 Percent erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 10.706, gegen Mk. 7934 im Jahre 1888, mithin ein Mehr von Mk. 2772, das sind 34·9 Percent. Dagegen ist die Einnahme für je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von Mk. 116 auf Mk. 105 zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehre erklärt. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre mit 27·54 Percent, gegen 26·57 Percent im Jahre 1888 betheiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von Mk. 188,240.000, das sind 62·7 Percent, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von Mk 6,540.000, das sind 69·1 Percent, aufzuweisen, während die Nebenanträge einen Zuwachs von Mk. 2,840.000, das sind 67·4 Percent, erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden, was vornehmlich auf die Staatsbahnen zutrifft, bei denen diese Einnahmen von Mk. 380.000 auf Mk. 3,270.000 = 760·5 Percent zugenommen haben. Der Antheil der Wagenclassen an der Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung stellte sich im Jahre 1898 auf 4·31 Percent in der I. Classe,

23·20 Percent in der II. Classe, 48·25 Percent in der III. Classe und 21·54 Percent in der IV. Classe gegen 4·60, 27·22, 49·46 und 16·36 Percent im Jahre 1888.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1898 durchschnittlich 14 Eisenbahnfahrten, gegen durchschnittlich 7 im Jahre 1888; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegstrecke von 27·10 auf 23·08 km gesunken. In dem Rückgang kommt die beträchtliche Zunahme der Stadt- und Vorortverkehre zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1898 im Ganzen 17.604·72 Millionen, gegen 9208·81 Millionen im Jahre 1888, also reichlich 91 Percent mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme rund 58 Percent. Der Antheil der Wagenclassen an den Personenkilometern stellte sich 1898 auf 1·53 Percent in der I. Classe, 13·83 Percent in der II. Classe, 49·31 Percent in der III. Classe und 30·41 Percent in der IV. Classe, gegen 1·84, 16·80, 50·99 und 25·36 Percent in 1888.

Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkilometer hat im Jahre 1888 3·26 Pfg. betragen und ist auf 2·77 Pfg. im Jahre 1898 zurückgegangen. Die Ursache für diese rund 15 Percent betragende Ermässigung ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise der verstaatlichten Privatbahnen und im Naheverkehr, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benützung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Giltigkeitsdauer u. s. w. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehres, sowie in der vermehrten Benutzung der IV. Classe gegenüber den höheren Classen zu erblicken.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in dem zehnjährigen Zeitraume von 1888 bis 1898 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1888 Mk. 810,690.000 betragen hat, ist sie im Jahre 1898 auf 1195·54 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 47·5 Percent stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 20.456, gegen Mk. 24.788, also 21·2 Percent mehr ein. Die Einnahme für je 1000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von Mk. 94 auf Mk. 99 gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag für das Tonnenkilometer, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen her. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehre mit 64·88 Percent, gegen 69·49 Percent im Jahre 1888 betheiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 20.230·12 Millionen im Jahre 1888 auf 30.783·27 Millionen im Jahre 1898, also um 52·2 Percent gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 510.455 Tonnenkilometer im Jahre 1888 auf 638.259 Tonnenkilometer im Jahre 1898, mithin um 127.804 Tonnenkilometer oder 25 Percent ergeben. Die geringere Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 Tonnenkilometer des Frachtgutes ist von 3·88 auf 3·65 Pfg. gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um 6·3 Percent erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifclassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte u. s. w.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Coursverluste, erste Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds u. s. w.) zu verstehen sind, im Jahre 1888 im Ganzen auf 9834·31 Millionen Mark, somit für 1 km der Eigenthumslänge auf Mk. 245.878. Sie sind im Betriebsjahre 1898 im Ganzen auf 11.900·64 Millionen Mark und für 1 km der Eigenthumslänge auf Mk. 247.189 gestiegen. In dem zehnjährigen Zeitraume hat also im Gesammtbetrage eine Zunahme von 21 Percent und für das Kilometer eine solche von 0·5 Percent stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbes, also das eigentliche Anlagecapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1888 auf 10.075·42 und im Jahre 1898 auf 12.134·01 Millionen Mark oder Mk. 252.037 auf 1 km.

Die gesammten Betriebseinnahmen (ausschliesslich der Pachtzinse) sind von 1166·62 Millionen Mark im Jahre 1888 auf 1836·19 Millionen Mark im Jahre 1898, also um 57·4 Percent gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 20·3 Percent zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge, sowie die auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von Mk. 29 368 auf Mk. 38.414 = 30·8 Percent, bezw. von Mk. 101 auf Mk. 106 = 5 Percent. Dagegen sind die auf 1000 Nutzkilometer berechneten Einnahmen von Mk. 4027 auf Mk. 3983 = 1·1 Percent gesunken.

Die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und ausschliesslich der Pachtzinse sind in der Zeit von 1888 bis 1898 von Mk. 619,540.000 auf 1093·71 Millionen Mark, also um 76·5 Percent, die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von Mk. 15.596 auf Mk. 22.881, also um 46·7 Percent gestiegen. Auch die auf 1000 Nutz- und 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von Mk. 2138 in 1888 auf Mk. 2351 in 1898, bezw. von Mk. 54 auf Mk. 63. Der Percentsatz der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1888 auf 53·11, im Jahre 1898 auf 59·56 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen: im Jahre 1888 Mk. 547,080.000, im Jahre 1898 Mk. 742 900.000, er hat also um 35·8 Percent zugenommen, dagegen ist er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 46·89 auf 40·46 Percent gesunken.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagecapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1888 5·44 Percent, im Jahre 1898 dagegen 6·23 Percent, mithin 0·79 Percent mehr. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte

im Jahre 1898 Mk. 15.542, gegen Mk. 13.722 im Jahre 1888, mithin ein Mehr von Mk. 1780 = 12·9 Percent.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter, einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen, betrug im Jahre 1898 511.013 Personen; mithin kam auf je 106 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1888 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 155.624 Personen oder um 43·8 Percent stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 20·5 Percent zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung, andererseits aus den erheblichen Erleichterungen, die im Dienste, namentlich des niederen Personales, eingeführt wurden.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1898 im Ganzen Mark 662,230.000, gegen Mk. 389,350.000 im Jahre 1888, sie haben mithin um rund 70 Percent zugenommen. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hienach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, so dass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von Mk. 1096 auf Mk. 1296 = 18·2 Percent gestiegen ist.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden, der Reichsaufsicht unterstehenden Schmalspurbahnen — also ausschliesslich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1888 818·64 km; bis Ende 1898 ist sie auf 1602·07 km, also um 783·43 km oder um 95·7 Percent gestiegen. An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1898 344 Locomotiven, 900 Personenwagen und 7493 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1888 nur 165 Locomotiven, 363 Personenwagen und 3984 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1888 2,619.817 Nutz- und 41,638.535 Wagenachskilometer, im Jahre 1898 7,001.884 und 111,043.027. An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1888 im Ganzen Mk. 40,830.000 und auf 1 km Eigenthumslänge Mk. 49.889, im Jahre 1898 dagegen Mk. 90,540.000, bezw. Mk. 60.605. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 21·5 Percent gestiegen. Die Betriebseinnahmen sind von Mk. 3,230.000 im Jahre 1888 auf Mk. 9,270.000 und die Betriebsausgaben von Mk. 2,010.000 auf Mk. 6,830.000 gestiegen. Die Ausgaben sind hienach etwas stärker gewachsen als die Einnahmen, weshalb der Betriebsüberschuss nur von Mk. 1,220.000 auf Mk. 2,440.000 zugenommen hat.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. März brachten die Abgeordneten Jax und Genossen folgenden Antrag ein:

„Die hohe Regierung wird aufgefordert, das vom niederösterreichischen Landtage, respective Landesausschusse, verfolgte Project einer Verbindung der Ybbsthalbahn mit Mar.a-Zell in förderndem Sinne zu unterstützen und sich an der Aufbringung des Capitals soweit zu betheiligen, dass die Realisirung dieser allseits als wichtig anerkannten Bahnlinie in nächster Zeit erfolgen kann."

In der Sitzung vom 16. März wurde seitens der Abgeordneten Dr. Grafen Deym und Genossen nachstehender Antrag eingebracht:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird aufgefordert, auf den k. k. Staatsbahnen den Frachtentarif von Kohlentransporten infolge der durch den Kohlenarbeiterausstand entstandenen Kohlennoth und Kohlenvertheuerung zu ermässigen und für eine genügende Anzahl von rollendem Materiale Sorge zu tragen."

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet:

1. Seitens der Abgeordneten Schrammel und Genossen in Betreff der Manipulation bei den Provisions- und Pensionsfonds der Eisenbahnen:

„Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, dahin zu wirken, dass in Zukunft sämmtliche Gesuche um Provisionirung dem Ausschusse des Provisionsfonds sogleich zugewiesen werden und dass die von ihm gefassten Beschlüsse auch beim k. k. Eisenbahnministerium die volle Berücksichtigung finden?

Ist ferner der Herr Eisenbahnminister geneigt, dahin zu wirken, dass sämmtliche ihm unterstehenden Directionen, die von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt verlangten Erhebungen sofort und gewissenhaft durchführen, damit die Verunglückten die ihnen gebührende Rente sobald als möglich erhalten?"

2. Seitens der Abgeordneten Heeger und Genossen wegen des Vorgehens des Stationsvorstandes der k. k. Staatsbahnen in Jauernig als Leiter der dortigen k. k. Salzniederlage.

3. Seitens der Abgeordneten Nikolaj v. Wassilko und Genossen:

„Für die Strecke Hatna—Itzkany wurden die Holztransporttarife um K 4 erhöht. Die Folge davon ist, dass der Holztransport vom Süden Bukowinas nach Norden erschwert wurde, und dass es für die Consumenten billiger ist, das Holz aus Rumänien statt aus dem Süden Bukowinas zu beziehen. Thatsächlich wurden in der letzten Zeit aus Dolhaska in Rumänien 1000 Waggons Brennholz nach Itzkany eingeführt.

Ferner soll unter der Patronanz der Eisenbahn-Verwaltung für die Strecke Delatyn—Kolomea unter für die Bukowina ungünstigen Bedingungen in Bezug auf den Brennholztransport ein Péagevertrag abgeschlossen werden. Und dies, trotzdem die Strecke Stefanówka—Zalcszczyki auf dem Bukowinaer Boden geht und die Neuen Bukowinaer Localbahnen mit immensen Opfern den kostspieligen Bau der Dniesterbrücke ermöglichten.

Sowohl der letztere Vertrag, als auch die obige Tariferhöhung sind für die einzige Industrie in der Bukowina, für die Holzindustrie, sehr hinderlich und bedrohen die Existenz sämmtlicher an dieser Industrie Betheiligten, somit vorwiegend der bäuerlichen Holzarbeiter.

Die Gefertigten richten daher an Seine Excellenz die Anfrage:

1. Ob Seiner Excellenz dies bekannt ist?
2. Ist Seine Excellenz gewillt, diesem Uebel abzuhelfen und auf welche Art und Weise?"

Schliesslich richteten die Abgeordneten Biankini und Genossen eine Interpellation an den Herrn Handels- und Finanzminister wegen Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes über die Unterstützung der Handelsmarine auf weitere fünf Jahre, sowie eine solche an den Herrn Handelsminister wegen des Vorgehens der griechischen Regierung gegen das dalmatinische Handelsschiff „Acropoli".

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Brodina-Iswor. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. März die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von Arthur Mayer, kais. Rath und Verwaltungsrath der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in Wien, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Brodina der Neuen Bukowinaer Localbahnen über Selitin nach Iswor im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 435.]

Elektrische Strassenbahnen in Gablonz.) (Linie Gablonz—Reichenau: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 24. Jänner durchgeführten politischen Begehung

des Projectes für die Endtheilstrecke km 8·3—8·7 der mit elektrischer Kraft zu betreibenden Linie Gablonz—Reichenau der Gablonzer Strassenbahnen, sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der gedachten Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 7654.]

Localbahn Otrokowitz-Wisowitz. (Herstellung der Ueberfahrtsrampe in km 18·8/9: Localverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat anlässlich der Beschwerde des Franz Janaček in Zelechowitz gegen die Bauunternehmung der Localbahn Otrokowitz-Wisowitz wegen angeblich mangelhafter Herstellung der Ueberfahrtsrampe in km 18·8 9 der Localbahn die Localverhandlung auf den 30. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Friedrich Remeš betraut. [E.-M.-Z. 13.607.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Uebernahme des Betriebes der Localbahn Auspitz-Auspitz Stadt.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn wird am 1. April die Localbahn Auspitz-Auspitz Stadt in den Betrieb der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommen.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Eröffnung der Station Linden für den Gesammtgüterverkehr.) Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung obiger Localbahn verlautbart mit Kundmachung, dass am 20. März die zwischen den Stationen Bad Peterkau und Heraletz-Pollerskirchen gelegene Station Linden, welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, nunmehr auch für den Frachtstückgut-, somit für den Gesammtverkehr eröffnet wurde. Explosive Gegenstände werden auch fernerhin zur Beförderung nicht angenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Oetober 1899.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate October 1899 ergibt für 68 Bahnen, die schon im October 1898 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 42.805·96 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im October 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	40,900.547	+ 2,204.203	975	+ 35	+ 3·72
aus dem Güterverkehre . . .	104,556.177	+ 5,179.723	2.450	+ 76	+ 3·20
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende October 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	268,344.575	+ 13,913.951	7.548	+ 225	+ 3·07
aus dem Güterverkehre . . .	564,144.929	+ 31,397.867	15.585	+ 543	+ 3·61
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende October 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	64,603.518	+ 3,498.371	10.542	+ 429	+ 4·24
aus dem Güterverkehre . . .	117,104.944	+ 2,732.672	18.806	+ 93	+ 0·50

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Posen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Glembuch.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 8. März, dass am 1. Mai die zwischen den Stationen Meseritz und Poppe an der Bahnstrecke Bentschen—Landsberg a/W. gelegene Haltestelle Glembuch, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehre diente, nunmehr auch für den Stückgutverkehr eröffnet werden wird. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

— (Anbringung von Thürgriffen im Innern der Eisenbahnwagen.) Ueber die Frage, ob es zweckmässig und ohne Gefährdung der Reisenden angängig sei, im Innern der Eisenbahn-Personenwagen Thürgriffe anzubringen, die die Oeffnung der Thüren vom Innern der Wagen aus gestatten, sind die Ansichten früher aus einander gegangen. Ein dringendes Bedürfniss nach einer solchen Einrichtung trat zuerst auf der Berliner Stadtbahn und den Vorortebahnen zutage. Bei dem kurzen Aufenthalt auf den Stationen wurde hier von Anfang an den Reisenden gestattet, die Wagenthüren selbst zu öffnen. Sie mussten aber zu diesem Zwecke in der ersten Zeit zunächst die Fenster der Wagen herunterlassen und dann mit dem äusseren Thürgriff die Wagen aufzumachen versuchen. Bei Regen, Frost, oder wenn sich der Fenster- oder der Thürgriff einklemmte, war das oft recht unbequem und schwierig. Dieser unleugbare Missstand hat dazu geführt, innere Thürgriffe in den Wagen der Stadtbahn und später der Vorortezüge anzubringen. Diese Einrichtung wurde von der Mehrzahl der Reisenden als ein entschiedener Fortschritt begrüsst.

Diese günstigen Erfahrungen haben die Staatseisenbahn-Verwaltung veranlasst, Versuche mit der Anbringung von Thürgriffen im Innern der Wagen auch auf einzelnen Fernzügen zu machen. Diese Versuche sind gleichfalls befriedigend ausgefallen. Das Aussteigen der Reisenden wurde erheblich erleichtert und die Abfertigung der Züge — besonders in dem dichten Verkehr der grossen Industriereviere — wesentlich beschleunigt, ohne dass Unfälle infolge voreiligen Oeffnens zu verzeichnen waren. Da der § 14 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands die Bestimmung enthält, dass die an den Langseiten der Personenwagen befindlichen Thüren mit einer nur von der Aussenseite zu schliessenden Verschlussvorrichtung versehen sein müssen, so war die weitere Ausstattung aller Personenwagen mit von innen zu öffnenden Thürgriffen einstweilen nicht angängig. Dieses Hinderniss ist nunmehr beseitigt. Die oben gesperrt gedruckten Worte im § 14 der Betriebsordnung sind auf Anregung der preussischen Regierung gestrichen. Auf den Preussischen und Hessischen Staatsbahnen werden daher schon seit einiger Zeit die neuen Personenwagen auch für den Fernverkehr mit inneren Thürgriffen versehen.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate October 1899.) Im Monate October 1899 wurden bei einer Betriebslänge von 5623 km (October 1898 = 5464 km) 2,614.889 Personen und 1,651.102 t Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre Mk. 3,693.470, aus dem Güterverkehre Mk. 9,750.996, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 229.797 und aus dem Thiertransporte Mk. 279.082, zusammen Mk. 13,953.345 (gegenüber Mk. 13,438.803 im gleichen Monate des Vorjahres). Die Jahreseinnahme vom 1. Jänner bis 31. October beziffert sich auf Mk. 122,601.326 (mehr gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres Mk. 4,387.339).

Sachsen. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate October 1899.) Die vorläufig festgestellten Einnahmen der Sächsischen Staatseisenbahnen im Monate October 1899 betragen Mk. 11,722.119 (gegen den gleichen Monat des Vorjahres + Mk. 528.206), wovon Mk. 3,298.650 (+ 107.840) auf den Personenverkehr, Mk. 7,232.755 (+ 397.743) auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen Mk. 1,190.714 (+ 22.623). Die Gesammteinnahmen vom 1. Jänner bis 31. October betragen Mk. 108,966.690 (+ 3,635.691). Hiezu trugen der Personenverkehr Mk. 33,766.867 (+ 1,591.558), der Güterverkehr Mk. 63,250.515 (+ 1,601.044), sonstige Quellen Mk. 11,949.308 (+ 443.089) bei.

Württemberg. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate October 1899.) Im Monate October 1899 wurden bei einer Bahnlänge von 1786·38 (1753·88) km 2.900.409 Personen und 869.771 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,639.400 (1,512.618), aus dem Güterverkehre Mk. 3,348.000 (3,607.504), aus sonstigen Quellen Mk. 377.000 (364.600), zusammen Mk. 5,364.400 (5,484.722). Vom 1. April bis letzten October beträgt die Einnahme Mk. 53,407.900, somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 32,264.702 mehr Mk. 1,143.198. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2267 Tonnen Gehalt ist am 8. November 1899 mit 2 Passagieren und 1866 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 2 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Kurzwaaren, 24 Colli Esswaaren, 130 Colli Obst, 4 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 26 Colli Zündhölzchen, 10 Colli Spiritus, 30 Colli Tabak, 460 Stück verschiedene Hölzer; nach Rangoon 8 Colli Papier, 25 Colli Metallaaren, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Soerabaya 11 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 10 Colli Papier; nach Padang 10 Colli Wein; nach Suez 12 Colli Papier, 2 Colli Kleider; nach Gedda 525 Colli Kaffee, 10 Colli Manufacturwaaren; nach Aden 8 Colli Metallwaaren, 700 Colli Zucker; nach Djibouti 100 Colli Zucker; nach Hodeidah 2 Colli Manufacturwaaren; nach Massaua 9 Colli Baumwollwaaren; nach Chinde 140 Colli Glasperlen; nach Karachi 5 Colli Knöpfe, 110 Colli Papier, 27 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Garne, 7 Colli Spielwaaren, 4 Colli Musikinstrumente, 44 Colli Manufacturwaaren, 92 Colli Metallwaaren, 4 Colli Möbel. 7 Colli Glasperlen, 25 Colli Glaswaaren, 9900 Colli Zucker, 1 Collo Tabak; nach Bombay 7 Colli Kappen, 4 Colli Knöpfe, 97 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 2 Colli Kurzwaaren, 44 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Garne, 2 Colli Spielwaaren, 26 Colli Lampen, 30 Colli Manufacturwaaren, 19 Colli Metallwaaren, 29 Colli Uhren, 16 Colli Glasperlen, 21 Colli Seife, 115 Colli Glaswaaren, 5200 Colli Zucker, 2 Colli Esswaaren, 41 Colli Obst; nach Bagdad 4 Colli Schuhwaaren; nach Bassorah 2 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Kurzwaaren; nach Bushire 21 Colli Glaswaaren, 100 Colli Zucker; nach Bunder-Abbas 300 Colli Zucker; nach Cochin 69 Colli Papier; nach Singapore 18 Colli Papier, 33 Colli Metallwaaren, 10 Colli Glaswaaren; nach Soerabaya 60 Colli Papier; nach Samarang 16 Colli Papier; nach Menado 6 Colli Metallwaaren; nach Hongkong 30 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Manila 10 Colli Papier, 20 Colli Metallwaaren; nach Shanghay 5 Colli Mannfacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 387.479.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien [Westbahnhof] — Melk — Krems — Wien [Kaiser Franz Josef-Bahnhof] oder umgekehrt.) Vom 22. März bis auf Weiteres werden ab Wien (Westbahnhof) und Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen inclusive Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht:

	II. Classe Bahn I. Platz Schiff	III. Classe Bahn II. Platz Schiff
Von Wien (Westbahnhof) nach Melk—Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) oder von Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) nach Krems—Melk—Wien (Westbahnhof)	K 9·40	K 5·40

Diese Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässigen Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westbahnhof)—Melk, der Post- und Localdampfer der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Krems und der Personenzüge auf der Bahnstrecke Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof), bezw. auf der Bahnstrecke Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof)—Krems, der Schiffsstrecke Krems—Melk und der Bahnstrecke Melk—Wien (Westbahnhof). Diese Billets haben eine fünftägige Giltigkeit, und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stationsvorstande zu unterbrechen.

Ab 22. März bis inclusive 30. April verkehren die Localschiffe ab Krems zu Berg täglich 12 Uhr Mittags; ab Melk zu Thal täglich 4 Uhr 20 Min. Nachmittags. Ankunft in Krems um 6 Uhr Abends.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Linz und Wien werden mit 28. April ab Wien (Praterquai) und mit 1. Mai ab Linz eröffnet.

— (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Pressburg und umgekehrt.) Ab 10. März werden zur Benützung des täglich ab Wien-Weissgärber verkehrenden Passagierschiffes nach Pressburg combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche für den I., bezw. II. Schiffsplatz zu Thal und zur Rückfahrt per Bahn für die II., bezw. III. Classe berechtigen. Desgleichen werden solche combinirte Karten in Pressburg (Pozsony) im Bahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) zur Ausgabe gebracht, welche zur Retourfahrt auf dem Passagierschiffe Giltigkeit haben.

Die Fahrpreise betragen:

a) bei Benützung der Personenzüge der Bahn:
von Wien-Weissgärber nach Pressburg und retour oder umgekehrt: I. Platz Schiff, II. Classe Bahn K 5·60; II. Platz Schiff, III. Classe Bahn K 3·30;

b) bei Benützung der Schnellzüge der Bahn:
von Wien-Weissgärber nach Pressburg und retour oder umgekehrt: I. Platz Schiff, II. Classe Bahn K 7·—.

Zwei Kinder im Alter von 4—10 Jahren können mit einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrasse gewährt. Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Abstempelung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung des Verkehres auf einer Theilstrecke des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass der Schiffsverkehr auf der Strecke Vukovár—Ujvidék (Neusatz) aufgenommen wurde, und dass die Dampfer täglich, vorläufig aber mit Ausnahme des Freitag, in beiden Richtungen verkehren.

Internationaler Schiffahrts-Congress in Paris. (Ernennung der Vertreter der königl. ungarischen Regierung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Staatssecretär Julius Csörgheö und die Sectionsräthe Béla Gonda und Alois Hoszpotzky seines Ressorts mit der Vertretung der ungarischen Regierung in dem in Paris während der diesjährigen Weltausstellung tagenden internationalen Schiffahrts-Congresse betraut.

Propellerverkehr in Budapest. (Vermehrung und Erweiterung der Landungsplätze an den Donauquais.) Die Direction der Budapester Propeller-Unternehmung hat vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung beschlossen, die Course ihrer den Pendelverkehr zwischen den zu beiden Ufern der Donau gelegenen Stadtbezirken vermittelnden Schiffe zu vermehren, an einigen Hauptstationen die Anzahl der Landungsstege zu verdoppeln, um im Interesse der Beschleunigung der Abfahrt und Landung das gleichzeitige Anlegen mehrerer Schiffe zu ermöglichen, schliesslich zwischen den Morgen- und Abendstunden die Dauer des täglichen Betriebes zu erweitern. Diese Massregel steht im Zusammenhange mit dem Fortschritte der elektrischen Strassenbahnanlagen, deren Trassen parallel zu den beiderseitigen Donauquais laufen und Anschlüsse an die sich in den beiderseitigen Stadtbezirken verzweigenden Radiallinien vermitteln. Die Ofener Seite betreffend, ist dies von Bedeutung für den Verkehr zwischen dem Christinenstädter Bahnhofe der Südbahn-Gesellschaft und dem innerstädtischen IV. Bezirke. Die an massgebender Stelle in Combination gezogene Frage der Einführung eines Umsteigeverkehres zwischen Strassenbahn und Propellern dürfte nach Eröffnung des Betriebes der noch offenen Zwischenglieder der beiderseitigen Quailinien sofort in diesem Sinne gelöst werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Krakau.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Krakau für das Jahr 1900 beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten 34, mithin um zwei mehr als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 5522.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 16. October dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehende Localbahnstrecke Prachatitz—Wallern (28·335 km), sowie die am 18. Juni dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehende, 23·9 km lange Strecke Arvaváralja—Szuhahora der Arvathal-Localbahn sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 4 vom 1. October 1899.

Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 2/c (für Grubenholz).

Mit 15. Mai 1900 ändert sich die im obbezeichneten Tarifhefte enthaltene Nomenclatur des Ausnahmetarifes 2/c (für Grubenholz) wie folgt:

„c) Holz zu Grubenzwecken, als: Stamm(Rund)-Hölzer, wenn deren grösster Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt, dann Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2/c finden nur auf solche Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis 6 m lang, sowie auch auf solche dünne Brettchen bis 1·5 m Länge Anwendung, welche thatsächlich zu Grubenzwecken verwendet werden.

Bei Bezeichnung von Holzsendungen als Grubenholz und dadurch bedingter Inanspruchnahme des in Rede stehenden Ausnahmetarifes behalten sich die Eisenbahn-Verwaltungen vor, den Nachweis der Verwendung des Holzes zu Grubenzwecken zu verlangen.

Im Falle bahnseitig festgestellt wird, dass eine als Grubenholz bezeichnete Sendung anderweitige Verwendung findet, wird die Fracht nach dem Satze des Ausnahmetarifes 2a berechnet und ausserdem der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe erhoben."

Wien, am 20. März 1900. [299]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin / Sächsisch - Böhmischer Rundreiseverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Mai 1900 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen und Fahrpreise für neue Rundreisen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 9. März 1900. [300]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Beistellung von Specialwagen mit Kühlvorrichtungen und von Eis für Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien Gross-Markthalle.

Zur Beförderung von Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien Gross-Markthalle werden nach Thunlichkeit und, soweit nicht etwa die Absender fallweise durch Vermerk im Frachtbriefe oder ein- für allemal durch anderweitige schriftliche Erklärung es sich verbeten haben, Specialwagen mit Aufhänge- und Kühlvorrichtungen verwendet. Ein Anspruch auf Beistellung solcher Wagen steht jedoch den Parteien nicht zu.

Je nach den Temperaturverhältnissen verkehren während der wärmeren Jahreszeit diese Wagen mit einer Beiladung von Eis. Die Beistellung des Eises besorgt, unter Ausschluss jeder Mitwirkung und Gewährleistung der Eisenbahnverwaltung, das Wiener „Consortium für Eislieferung bei Bahntransporten".

Für die Beförderung von Fleischsendungen in diesen Wagen zur Zeit des Verkehres derselben mit Eisbeiladung ist neben den tarifmässigen Bahngebühren als Entschädigung für die Eisbeistellung zu Gunsten des genannten Consortiums pro je angefangene 10 kg jeder Sendung zu entrichten:

a) für Sendungen ab Stationen östlich von Krakau 15 h
b) für Sendungen ab Krakau und Stationen westlich von Krakau, dann für die via Saybusch-Žiwiec auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehenden Sendungen . . . . . 10 h

Diese Entschädigung wird im Sinne der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 3. December 1891, Z. 55.291, und vom 20. December 1892, Z. 64.058, gleich einer tarifmässigen Nebengebühr der Abgabsbahn seitens der Güterexpedition in Wien angerechnet.

Ueber besondere vorherige Anforderung werden Wagen der vorbezeichneten Art für den Verkehr nach Wien Gross-Markthalle nach Thunlichkeit auch zur ausschliesslichen Beladung mit Sendungen nur eines Absenders beigestellt, wofern mit einem Frachtbriefe mindestens 5000 kg aufgegeben werden oder pro Frachtbrief für mindestens 5000 kg Fracht bezahlt wird. Derlei über besondere Anforderung einem einzelnen Absender beigestellte Wagen dürfen nur mit Sendungen ab einer Station beladen werden, also irgend welche Zuladungen unterwegs nicht aufnehmen. Bezüglich solcher nicht dem Sammelladungsverkehre dienender Wagen können die Absender sich vorbehalten, die Versorgung der Kühlvorrichtungen mit Eis selbst zu bewirken.

Wien, im December 1899. [301]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Consortium für Eislieferung bei Bahntransporten.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Frachtsätze.

Mit 1. Jänner 1900 wird die Station Svojšic der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche blos dem Verkehre mit der dortigen Zuckerfabrik gedient hat, aufgelassen, und treten infolgedessen auch die im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898 für den Verkehr mit der genannten Station vorgesehenen Frachtsätze zum gleichen Termine ausser Kraft.

Wien, am 24. März 1900. [302]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegoeinischen Eisenbahnen, giltig vom I. Jänner 1898, Abtheilung B.

Declassification der Artikel: „Fleischfuttermehl, Futtermehl aus Pos. M—4 der Güterclassification, Melassefutter, Melasse-Torfmehlfutter, Melasse-Kleie, Reisfuttermehl aus Pos. R—5 der Güterclassification, Schlempen und Trebern".

Mit Giltigkeit vom 15. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, werden die nachbezeichneten Artikel bei Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen rücksichtlich sämmtlicher Strecken der am Gütertarife, Theil I, betheiligten österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahn-Verwaltungen nach A—A—C tarifirt, und zwar:

„Fleischfuttermehl" der Pos. F—21
„Futtermehl" aus Pos. M—4
„Melassefutter, Melasse-Torfmehlfutter und Melasse-Kleie" der Pos. M—16
„Reisfuttermehl" aus Pos. R—5
„Schlempen" der Pos. S—21
„Trebern (Trestern)" der Pos. T—29

} der Güterclassification

Wien, am 24. März 1900. [303]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil I, Abth. A.

Richtigstellung der Zusatzbestimmung 16 a zu Art. 10. Vorgang hinsichtlich der der Censur in Russland unterliegenden Drucksorten.

Der 2. Absatz der Zusatzbestimmung 16 a zu Art. 10 auf Seite 22 des vorerwähnten, ab 17. Februar a. St./ 1. März 1900 n. St. giltigen Gütertarifes wird wie folgt richtiggestellt:

„Alle censurpflichtigen Drucksorten hingegen, die nach Ortschaften bestimmt sind, in denen kein derartiges Zollamt besteht, können vorerst nur bis zur russischen Grenze befördert werden, von wo sie von der Zollverwaltung der Censur zugeschickt werden. Nach Rücklangen der betreffenden Drucksorten aus der Censur sendet die Grenzstation dieselben an den Adressaten, indem sie auf ihn die Kosten für die Uebersendung an das Censuramt und zurück nachnimmt."

Wien, am 20. März 1900. [304]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsche Eisenbahnen. (Sitzung der ständigen Tarifcommission.) Am 19. April findet in Berlin eine ausserordentliche Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung dieser Sitzung stehen folgende Berathungsgegenstände: Frachtberechnung für Privatkesselwagen; Frachtherabsetzung für denaturirten Spiritus; Tarifirung von Chilinit; Ergänzung der Güterclassification des deutschen Eisenbahngütertarifes durch Aufnahme einer Rubrik für diejenigen Güter, welche zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen werden; Tarifirung von gebrauchten, leeren Calciumkarbidtrommeln.

Preussen. (Tagesordnung für die Sitzung des Landeseisenbahnrathes am Freitag, den 6. April.) 1. Kohlenausfuhrtarife. 2. Mittheilung über genehmigte Ausnahmetarife. Zur Vorberathung ist der ständige Ausschuss des Landeseisenbahnrathes auf den 5. April eingeladen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Beförderung von Langeisen und Langholz.) Für den Bereich der Preussischen Staatsbahnen können in der Zeit bis zum 15. September zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10·5 m Länge in Ermanglung von Plattform- oder Langholzwagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.

— (Beförderung von Milch etc.) Für die regelmässige Beförderung von Milch und die Beförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehenden Gefässe auf den Preussischen Staatsbahnen sind neue Bedingungen festgesetzt worden, welche auch die Frachtstundungen für diese Sendungen regeln. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II V) und Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Neuer Tarif, bezw. Tarifänderungen.) Am 1. Mai tritt ein neuer Gütertarif für den Ostdeutsch-Mitteldeutschen Verkehr an Stelle des bisherigen Gütertarifes vom 1. April 1895 in Kraft.

Durch den neuen Tarif treten theilweise Entfernungsermässigungen, theilweise aber auch Entfernungserhöhungen um einige Kilometer ein. Die bei den Entfernungen für den Verkehr mit der Station Görlitz eintretenden Aenderungen treten gleichzeitig auch bei den entsprechenden, im Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Gütertarif für die Station Görlitz enthaltenen Entfernungen ein.

Der in dem bisherigen Tarif enthaltene Ausnahmetarif 5 b für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau zwischen Görlitz und einigen Stationen des Directionsbezirkes Halle ist in den neuen Tarif nicht übernommen. Ebenso kommt der von Ilsenburg nach Neusalz a. O. bestehende Ausnahmefrachtsatz für Giesserei-Roheisen zur Aufhebung.

Neu einbezogen sind:

a) in die Eisen-Ausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1 und E 2 die Versandtstation Aschersleben,
b) in die Eisen-Ausnahmetarife 9 und E die Versandtstationen Immelborn, Liebenstein-Schweina, Salzungen, Sonneberg Thüringen,
c) in die Eisen-Ausnahmetarife E 1 und E 2 die Empfangsstation Neufahrwasser.

Ausgeschieden sind:

a) aus dem Eisen-Ausnahmetarif 9 die Versandtstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ostbahnhof und Hettstedt,
b) aus dem Eisen-Ausnahmetarif 9 S die Versandtstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ostbahnhof, Burg bei Magdeburg, Cöthen, Kottbus, Gernrode a. H., Hettstedt, Ilsenburg, Merseburg, Nienburg a. d. S., Ortrand, Wernigerode, Antonienhütte, Beuthen O.S.E., Beuthen R.O.U.E., Grünberg in Schlesien, Neusalz a. O., Pitschen und Sprottau, die Empfangsstationen Driesen-Vordamm, Landsberg a. W., Landsberg a. W. Brückenvorstadt, Thorn, Tilsit und Halle a. S.,
c) aus dem Eisen-Ausnahmetarif E die Versandtstationen Ballenstedt, Bernburg und Hettstedt,
d) aus den Eisen-Ausnahmetarifen E 1 und E 2 die Versandtstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ostbahnhof, Burg bei Magdeburg, Cöthen, Gernrode am Harz, Ilsenburg, Nienburg a. S. und Wernigerode.

Der neue Tarif kann durch die betheiligten Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Getreidetarif Mannheim transit—Basel. (Ermässigung.) Der in den Transittarifen für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer oder holländischer Herkunft von Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. nach Basel (Reichsbahn) vom 15. Juli 1894 vorgesehene Frachtsatz von Mk. 0·83 für Getreide nach Basel transit (Reichsbahn) ist mit Giltigkeit vom 1. März auf Mk. 0·80 für 100 kg ermässigt worden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1157	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen	B a r c s	Cormons transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Ausgeschlossen von dem Genusse der Begünstigung sind Sendungen, die in Barauya-Szt. Lörincz auf die Szt. Lörincz-Szlatina-Nasicer Localbahn übergehen und überdies solche Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brcka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein; bei den von Belišce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Barauya-Szt. Lörincz zulässig. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gelangen und müssen nach italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Pisa—Spezia bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	1·60 Francs	1·40 Francs	0·20 Francs	R ü c k v e r g ü t u n g	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. der Bahnfrachtbriefe nach Barcs oder Nachweisung der Zufuhr per Achse aus Slavonien über die Draubrücke, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die adm. Direction der Südbahncontrole der Einnahmen in Vorlage gebracht werden müssen	
1158	Südbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Abfallsäure	Felixdorf	Rostok	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Diese Transporte müssen in von Felixdorf retourgehenden Cisternenwagen zur Abfertigung gelangen	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband	Directer Ausnahmefrachtsatz besteht nicht	120 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1159	1160	1161	1162
Die Publication erfolgt: von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Ostgallizische Localbahnen	Salzburger Eisenbahn und Tramway-Gesellschaft		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Sand der Pos. E—18 der Güterclassification, auch in Säcken verpackt	Schleifholz der Pos. H—19 (7) der Güterclassification	Drahtstifte, Eisen- und Stahldrähte, sowie Möbelfedern, verpackt und unverpackt	Cacaobohnen, Carobbe, Gewürze aller Art, Indigo, Kaffee, Oele aller Art (in anderer, als der im Tarife, Theil I vorgeschriebenen Verpackung), Südfrüchte (im Tarife, Theil I nicht besonders benannte)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Worwolińce / Torskie	Eben / Hüttau / Mandling / Werfen	Assling	Triest
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Biała czortkowska / Zaleszczyki	Bergheim	Triest	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut bei Verladung in offenen Wagen. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser oder bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, im Abschnitte J enthaltenen speciellen Bestimmungen	Bei Frachtzahlung für Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	vom 1. März 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarife	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 giltig vom 1. Jänner 1900, bezw. Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	13 / 19 / 12 / 20 Heller		68 Heller	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10 / 16 / 9 / 17 Heller	25 / 34 / 29 / 29 Heller	60 Heller	Vide nachstehende Tabelle
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	3 / 3 / 3 / 3 Heller		8 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen		Der Bezug muss durch eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik unter der weiteren ausdrücklichen Bedingung der Abfuhr mittelst Strassenfahrzeugen vom Bahnhofe in Bergheim erfolgen		

Nach	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Abaliget	365
Ács	413
Ácsa	399
Adony-Szabolcs	397
Ajka	407
Ajnácskö	541
Alcsuth-Felcsuth	415
Almás-Füzitö	413
Alsó-Lendva	277
Alsó-Várad	529
Apcz-Szántó	493
Aszód	450
Áta	393
Bakk	325
Bakócza-Felsö-Mindszent	379
Bakony-Szt. László	457
Balassa-Gyarmath	552
Balatonfö-Kajár	361
Balogfalva	541
Banovajarnga	349
Baranya-Sellye	372
Baranya-Szt. Lörincz	336
Baranyavár-Monostor	413
Baté	359
Bedekovcina	240
Beled	405
Beleg	333
Belovár	333
Berhida	371
Bia-Torbágy	376
Bicske	404
Bizovac	441
Blinskikut	257
Boba	368
Böbönye	370
Börgönd	363
Budafok	366
Budaörs	366
Budapest-Angyalföld	388
Budn-Császárfürdö-kiterö	388
Budapest-dnnap. t. p. u.	378
„ -Ferenczváros	378
„ -fövamház	378
„ -föv.-közrakt.	378
„ -Józsefváros	378
„ -közp.-vásárcsarnok	378
„ -Lipótváros	388
„ -nyugoti p n.	388
Budinšćina	278
Bükösd	350
Bukovica	348
Čerje-Tužno	279
Csákány	376
Csala	368
Csongrád	541
Csorna	431
Csnrgó	290
Czegléd	478
Dabas	456
Dárány	293
Dárda	425
Dejtár	547
Dévaványa	576
Devecser	401
Doberlin	300
Dömsöd	435
Drégely-Palánk	535
Duhica	300
Dngoselo	211
Dnna-Földvar	485
Eger	529
Egyek	559
Emöd	541
Enese	460
Enyiug	361
Ercsi	404
Érsekujvár	527
Eszék	431
Eszék-alváros	431
Esztergom	472
Eszterháza	444
Fegyvernek	523
Felsö-Eör	408
Felsö-Nyék	385
Feričanci	372
Fornád-Kecsege	399
Fülek	535
Fülöpszállás	493
Fürged	399
Füzes-Abony	523
Garam-Kövesd	499
Geletnek-Szkleno	603
Göd	432
Gödöllö	435
Goluhovec	316
Gyanafalva	420
Gyékényes	280
Gyoma	541
Gyöngyös	505
Györ	437
Györ-Asszonyfa	483
Hajmáskér	399
Hatvan	478
Hegyeshalom	455
Hegyfalu	376
Helvétia	535
Herczeghalom	390
Hérend	419
Homok	550
Hort	493
Ipoly-Pásztó	517
Ipolyság	535
Ipolyi-Szakallos	523
Isaszeg	421
Ivanec	293
Ivaniégrad	295
Izsák	514
Jákó	341
Jánosbáza	354
Jánoshida-Boldogbáza	499
Jasenovac a. d. Save	311
Jaska	220
Jász-Apáthi	534
Jászberény	499
Josipovac-Kravice	452
Jutas	399
Kajtor-Szt. Iván	378
Kál-Kápolna	517
Kalocsa	523
Kanak	642
Kaposfüred	384
Kaposvár	353
Kapronicza	290
Kapuvár-Gartha	459
Karczag	541
Kecskemét	511
Keczel	511
Kenyermezö	464
Keresztes-Nyárad	535
Kéthely	345
Kis-Czell	391
Kis-Körös	505
Kis-Korpád	341
Kis-Kun-Felegyháza	523
Kis-Kun-Halas	515
Kis-Kun-Laczbáza	463
Kismartou	519
Kis-Megyer	459
Kis-Terenne	511
Kis-Ujszállás	535
Kis-Unyom	338
Köbánya-alsó p. u.	378
Köbánya-felsö p. u.	378
Köbölkut	511
Kocsola-Dalmand	407
Köhid-Gyarmat	505
Komádi	650
Kouda	399
Koudoros	590
Konščina	264
Körmend	362
Körös	254
Koška	431
Kostajuica	281
Krapina	253
Kukunjevac	330
Kun-Szt. Márton	561
Kun-Szt. Miklós-Tass	450
Kurd-Csibrák	383
Kürt	517
Kutina	343
Lábatlan	451
Lajta-Ujfalu	444
Leányvár-Csév	450
Lengyeltóti	364
Lepavina	283
Lepoglava	304
Lesencze-Tomaj	368
Leskovac	197
Léva	535
Lipik	322
Lipovljani	340
Losonez	541
Lovasberény	386
Ludas	505
Magyar-Boly	407
Majur	285
Marczali	357
Medare-Dragalič	335
Medinci-Senkovac	348
Mende	421
Mernye	378
Mesztegnye	372
Mezö-Komárom-Hidvég	371
Mezö-Kövesd	529
Mezötúr	529
Mikleuš	358
Mocsolád	385
Mohács	438
Monor	435
Moslavina-Popovaca	325
Móson-Szt. János	443
Mnra-Szerdahely	263
Nagy-Atád	343
Nagy-Káta	450
Nagy-Körös	499
Nagy.Koszmály	556
Nagy-Maros	475
Nagy-Sailó	523
Našic	401
Német-Boly	422
Német-Ujvár	440
Neszmély	427
Normanci	441
Noskovci	358
Novimarof	287
Novoselec-Križ	310
Novska	317
Nyerges-Ujfalu	458
Nyúl	469
Ó-Buda	388
Ó-Buda-Filatorigát	388
Ó-Dombovár	371
Okorág-Kárász	378
Okućani	329
Orahovica	372
Örkény	490
Oroszka	517
Paks	515
Pálfalva	517
Palota-Ujpest	406
Pannonhalma	469
Pápa	413
Papkeszi	385
Párkány-Náua	499
Pásztó	505
Pátka	440
Pécs	365
Pécs-külváros	355
Pellérd	350
Perbete	523
Petőháza-Gyár	444
Pilis-Csaba	434
Pinkafö	427
Pinuye	430
Poljana	344
Pušća-Bistra	200
Puszta-Páka	517
Pusztá-Pó	523
Pnszta-Tenyö	517
Rajić	323
Rákos	392
Rapp	569
Redics	277
Repás	367
Répczelak	391
Roviśće	314
Ság-Kónyi	417
Salgó-Tarján	523
Sárbogárd	411
Sárosd	416
Sár-Szt. Ágota	399
Sárvár	362
Saš	285
Sásd	377
Sashalom	478
Segesd	352
Selyp	493
Sesvete	197
Solymár	410
Somodor-Aszaló	371
Somogyszobb	318
Somogyvár	379
Snroksár	392
Stara-Zaláta	358
Sümeg	354
Sumony	378
Sunja	271
Šušine-Gjurgjenovac	386
Sveti-Križ	237
Szajol	511
Szárasvám	444
Szarvas	541
Szásberek	510
Szenta	304
Szentes	591
Szt. Gottbárd	405
Szt. Iván-Zsabnó	299
Szt. Jakab	323
Szt. Margit-Rnszt	518
Szigetvár	307
Szob	493
Szolnok teher p. u.	511
Taksony	406
Tamási-Miklosvár	414
Tápió-Györgye	478
Tápió-Szele	478
Tapolcza	383
Tata-Tóváros	427
Tisza-Alpár	556
Tisza-Földvár	546
Tisza-Ujfalu	551
Tisza-Várkony	540
Tisza-Veszeny	543
Tokod	468
Toponár	363
Török-Szt. Miklós	517
Tószeg	535
Tura	464
Türje	325
Tüskevár	395
Udvard	523
Ujbánya	579
Uj-Kécske	558
Ujszász	493
Ukk	339
Üszög	365
Vácz	450
Vámos-Györk	499
Varasd	259
Varasd-Teplicz	268
Városlöd	413
Várpalota	385
Varsány	471
Vas-Szécény	347
Velliko-Trgoviste	217
Verőcze	464
Vértes-Boglár	464
Veszprém	403
Villány	401
Visk	529
Visonta-Csokonya	302
Vokány	393
Volinja	300
Vrbovec	225
Vulka-Pordány	430
Zabok-Krapina-Teplicz	225
Zala-Apáti	338
Zalabér	211
Zala-Gogánfa	339
Zala-Szt. Grót	325
Zdenčina	211
Zebegény	490
Zircz	443
Zlatár-Bistricza	25
Zsarnócza	593
Zselicz	517

Nach den übrigen, in dem Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen gelten die Frachtsätze der Classe II.

Fortlaufende Nummer	1163	1164
Die Publication erfolgt von der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Braunkohle	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Triebschitz	Vlarapass transit Sudomeritz Landesgrenze transit
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Brüx	Parduhitz und nördlich und westlich von Parduhitz gelegenen Stationen der k. k. priv. Böhm. Commercialhahnen, k. k. priv. Böhm. Nordhahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenhahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddentschen Verbindungshahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft, dann nach den via Gaya—Brünn instradirenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatshahnen im Localtarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, sowie nach Stationen der in diese Linien der k. k. Oesterr. Staatshahnen einmündenden, im Staatseigenthume stehenden Localhahnen
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen	Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für Kohle und Briquettes mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, für Coaks mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Vom 26. März 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	vom 1. April 1900 bis 30. April 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9·6	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9·0	Zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 6 Hellern per 100 kg: für die ersten 75 km . . . . . 0·44 Heller per 100 kg und 1 km; „ „ zweiten 75 „ . . . . . 0·24 „ „ 100 „ „ 1 „; „ „ weiteren 150 „ . . . . . 0·20 „ „ 100 „ „ 1 „; „ jedes Kilometer über 300 km . 0·16 „ „ 100 „ „ 1 „
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr) per 100 kg	0·6	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende Mai 1900
Besondere Bemerkungen	Diese Begünstigung gilt nur für ein mit der Aussig-Teplitzer Eisenhahn in Schienenverbindung stehendes Etablissement in Brüx	Der Gehührenberechnung werden die Summen der kilometrischen Distanzen der an der Fahrtroute betheiligten Bahnen zugrunde gelegt

Kronen für 10.000 kg

1164	1163
Brnck a/L. M.A.V. transit	Brnck a/L. M.A.V. transit Vlarapass transit Sudomeritz Landesgrenze transit
Stationen der k. k. Oesterr. Staatshahnen im Localtarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und C, dann nach Stationen der in diese Linien einmündenden, im Staatseigenthume stehenden Localhahnen: ferner nach Stationen der Buschtěhrader Eisenhahn und Böhm. Nordhahn	Parduhitz und darüber gelegenen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn - Gesellschaft, Böhm. Commercialhahnen, Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungshahn Parduhitz und nördlich und westlich von Parduhitz gelegenen Stationen der k. k. priv. Böhm. Commercialhahnen, k. k. priv. Böhm. Nordhahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenhahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddentschen Verbindungshahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft, dann nach den via Gaya—Brünn instradirenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatshahnen im Localtarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, sowie nach Stationen der in diese Linien der k. k. Oesterr. Staatshahnen einmündenden, im Staatseigenthume stehenden Localhahnen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1165	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks der Tarifposition K—25	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Mantbausen (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzablung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	82*) Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien aufgegeben werden
1166	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine	Krumau Pürhach-Schrems Wolframs-Cejl	Brünn St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 123 93 71		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Knsten zu besorgen
1167	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Butter	Temesvár-józsefváros	Berlin { Anhalt-Dresdner Bhf. Görlitzer Bhf. Schlesischer Bhf.	Die Sendungen sind mit weissen Frachtbriefen aufzugeben. Die Frachtsätze sind unter Anfrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbandes a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, c) " " " 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief giltig	Vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende des Jahres 1900	Localtarife, bezw. Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	ad a) 1005 Markpfennige ad b) 895 " ad c) 856 "		Im Kartirungswege		Die Sendungen werden unter Beigabe von rothen Eilgutkarten eilgutmässig, und zwar bei Vorscbreibung der Route seitens der Partei über die vorgeschriebene Route befördert, wenn die vorgeschriebene Runte nach Massgabe der Verkehrsleitungsvorschriften zu irgend einer Zeit transportberechtigt ist. — Die transportberechtigten Runten können bei der Aufgabsstation in Erfahrung gebracht werden. — Bezüglich der auf Grund der gegenwärtigen Begünstigung zur Versendung gelangenden Transporte wird die Einhaltung der für Eilgüter vorgeschriebeneu Lieferfrist nicht garantirt	
1168	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte Nr. 19, vom 17. Februar 1900, unter fortlaufender Nummer 896 verlautbarten Frachtbegünstigung für niederschlesische Kohlen nach Prag-Smichov und Wesch-Mezimostl wird unter Anfrechthaltung aller sonstigen Bedingungen bis längstens Ende März 1900 verlängert. Die Vorlage der zur Liquidirung der Refactie erforderlichen Frachtdocumente hat spätestens bis Ende Mai 1900 zu erfolgen.										

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2·— (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschuh dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung.

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anfhebnng	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
14	Nr. 138 vom 2. December 1899	2585	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ostgalizische Localbahnen	Sand ans Pos. E—18 der Güterclassification der Tarif-Theiles I	Torskie	Zaleszczyki Biała czortkowska	Mit Giltigkeit vom 10. April 1900	
15	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	551	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ultramariu	Bodenbach, Tetschen, Seidenberg, Aussig, Schreckenstein	Bacau Barlad Burdujeui Bucuresti-Filaret und gara de uord Focsani Galati Jasi Pascani Roman	31. März 1900	Neue Frachtsätze sind in dem vom 1. April 1900 giltigen neuen Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband enthalten
16	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	546			Packpapier	Wr. Neustadt	Marasesti Sascut		
17	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	650			Frische Fische als Eilgut	Braila, Constanta, Galati	Brünn Wien Czernowltz Krakau Lemberg Przemysl		
18	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	655			Packpapier	Budweis	Marasesti Sascut		
19	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	545			Klinkersteine etc.	Weleslawin	Bucuresti-Filaret		
20	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	653			Rohpetroleum etc. (Ausnahmetarif Nr. 14) Raff. Petroleum etc. (Ausnahmetarif Nr. 14 B)	Baicoi, Plopeni, Doicesti, Ploesti, Tarpovistea	Bodenbach Eger Passau Salzburg Tetschen		
21	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	542			Hufnägel	Peggau	Bacàu Barlad Focsani Piatra-Neamt Roman Fecuci		
22	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	547			Eisen und Eisenwaaren (Ausnahmetarif Nr. 3)	Schimitz	Bucuresti-Filaret und gara de nord Jasi		
23	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	541			A) Kalidungsalze B) Pottasche	Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G.	Azuga Botosani Braila Bucuresti F. Buhusi Galati Hece-Lespitz Onesti Piatra-Neamt Ploesti Targul-Frumos		
24	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	552			Zucker aller Art	Hatvan, Selyp	Bacau Botosani Dorohoi Falticeni Jasi Pascani Piatra-Neamt Roman		

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
25	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	549	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Frische Fische, sowie Artikel des Ausnahmetarifes 24 als Eilgut	Fetesti, Hagieni	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	31. März 1900	Neue Frachtsätze sind in den vom 1. April 1900 giltigen neuen Tarifen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband enthalten
26	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	543			Knochenkohle (Spodium)	Botosani	Rohatetz, Wien K.F.N.B. und St.E.G.		
27	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	544			Güter des allgemeinen Classentarifes und des Ausnahmetarifes Nr. 3	Bodenbach, Brünn, Prag, Tetschen, Wien, Budapest	Sascut		
28	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	647			Knocbenkohle (Spodinm)	Bucuresti F. und Nordbhf.	Chybi, Troppan, Wien und Sedzisów		
29	Nr. 130 vom 11. Novemb. 1899	2291			Aepfel (frische), Birnen (frische)	Campigna, Comarnic	Wien K.F.N.B. und St.E.G.		
30	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	646			Zucker aller Art	Nowosielitza	rnmänischen Stationen des Ausnahmetarifes Nr. 23, exclusive des im Rückvergütungswege giltigen Frachtsatzes Nowosielitza-Constanta port trs. Dieser Frachtsatz bleibt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900 in Kraft		
31	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	649			Cement	Hadikfalva	rumänischen Stationen des Ausnahmetarifes Nr. 19		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
74	Nr. 3 vom 9. Jänner 1900	213	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband. Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht			In der 3. Zeile des Textes ist an Stelle der Bezeichnung „im Tarife, Theil II. Heft 1, giltig vom 1. December 1893“ zu setzen: „im Tarife, Theil II, Heft 3 vom 1. August 1899“	
	Nr. 20 vom 20. Februar 1900	921	Südbahn-Gesellschaft		Holzkohle der Pos. H—25	Mitroviez-Szivapart	Linz und Salzburg	In der Rubrik 7 soll es richtig heissen: „Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900“	

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt K	Gehalt h	Quartiergeld K	Quartiergeld h	Emolumente	Taggeld K	Taggeld h	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungs-Termin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
2 Diurnisten	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	—	—	1	80	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung	Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 1. April 1900
2 Telegraphen-Gehilfen, provisorisch		—	—	—	—	—	2	—					
2 Stationsaufseher-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
2 Magazinsdienst-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
6 Zugsdienst-Aspiranten		—	—	—	—	Fahrgelder	1	70					
2 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche u. böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
3 Aushilfs-Bahnwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	Mindestens 9 Monate			
15 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70		Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 36. **Wien, 29. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 10. März 1900*) für die Localbahn Lundenburg-Landesgrenze.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Actiengesellschaft der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Lundenburg bis zur mährisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Broczkó in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden der Concessionärin die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom Tage der bezüglichen Baubewilligung an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahnconcessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit vom heutigen Tage bis 31. December 1988 an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

*) Enthalten in dem am 24. März 1900 ausgegebenen XXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 60.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahnconcessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 5.

Die Gesellschaft ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 6.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises wird, wenn die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 erfolgt, das Reinerträgniss der einzulösenden Localbahn im günstigsten, der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, rechnungsmässig abgeschlossenen Jahre festgestellt und um einen Zuschlag von fünf Percent erhöht.

2. Wenn die Einlösung nach Ablauf des Jahres 1903, jedoch vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgt, werden die Reinerträgnisse der einzulösenden Localbahn während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, rechnungsmässig abgeschlossenen Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen Jahre ermittelt.

3. Wenn die Einlösung nach Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgt, werden zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse der einzulösenden Localbahn während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

4. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die die eingelöste Localbahn treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

5. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin der Gesellschaft als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

6. Sollte jedoch der in Gemässheit der Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 4 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne die in den Absätzen 1 und 4 angeführten Zuschläge nicht wenigstens den Betrag einer Annuität erreichen, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitals der einzulösenden Localbahn und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführte Annuität, welche sich im Falle der Einlösung der Bahn vor Ablauf des Jahres 1903 um einen Zuschlag von fünf Percent erhöht, in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und der Gesellschaft die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

7. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 6 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, soweit dieselben aus dem Anlagecapitale beschafft sind, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

8. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Gesellschaft spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche im Sinne der Bestimmungen im Punkte 7 als Zubehör des Bahnunternehmens an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Gesellschaft zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 6) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

9. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung in geeigneter Weise darüber zu wachen, dass der Vermögensstand, von diesem Zeitpunkte angefangen, nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung der Staatsverwaltung.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Gesellschaft und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Gesellschaft, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

11. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 8) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 7.

Im Uebrigen haben auf die concessionirte Bahn unbeschadet der für dieselbe aufgestellten besonderen Concessionsbedingsnisse die Bestimmungen der §§ 5 bis einschliesslich 8, ferner des § 10, sowie der §§ 12 bis einschliesslich 14 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 16. April 1890, R.-G.-Bl. Nr. 90, betreffend die Localbahnen Zauchtl-Bautsch, Zauchtl-Fulnek und Troppau-Benisch, sinngemässe Anwendung zu finden.

Wien, am 10. März 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Lundenburg bis zur mährisch-ungarischen Landesgrenze in der Richtung gegen Broczkó.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Lundenburg zur Landesgrenze in der Richtung gegen Broczkó ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes, herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat während des Baues und der Betriebführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat die Gesellschaft, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 9·5 km lange Localbahn zweigt am nördlichen Ende der Station Lundenburg ab, wendet sich unmittelbar darauf nach Südosten und führt unter Berührung der Ortsgebiete von Lundenburg und Kostitz nach Landshut. Nordwestlich der letztgenannten Ortschaft ersteigt die Bahn eine zwischen dem Thaya- und Marchflusse befindliche Bodenerhebung, senkt sich sodann in das Inundationsgebiet der March und gelangt zur Uebersetzung dieses Flusses und damit zu der in dessen Mitte befindlichen Landesgrenze gegen Ungarn.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

In der Anschlussstation Lundenburg ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der bestehenden Bahn auf die Localbahn und umgekehrt Sorge zu tragen.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 250 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen in Bahnkrümmungen von 600 m Halbmesser angefangen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 5 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die im rechtsuferigen Inundationsgebiete der March, westlich des künftigen Abschlussdammes der regulirten March, herzustellenden Inundationsbrücken können vorläufig mit hölzernen Widerlagern und Zwischenjochen, sowie mit hölzernen Tragconstructionen ausgeführt werden.

Die Widerlager aller übrigen Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger definitiver Brücken.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen und in definitiver Weise herzustellenden Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen in definitiver Weise herzustellenden offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction der definitiven offenen Objecte über den Marchfluss von dem localen höchsten Wasserstande desselben hat mindestens 1 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen entweder im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen, in welchem Falle die aus Flussstahl zu erzeugenden Schienen ein Minimalgewicht von 26 kg per laufendes Meter besitzen müssen, oder es kann der Oberbau im Systeme des schwebenden oder festen Stosses hergestellt werden, wenn altbrauchbare Stahlschienen im Gewichte von 31 kg per laufendes Meter zur Verwendung gelangen.

Die Detailconstruction des Oberbaues ist in beiden Fällen dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen und wird vorerst nur bestimmt, dass die Schwelleneintheilung bei demselben derart zu bemessen ist, dass die Inanspruchnahme der Schienen beim grössten vorkommenden Raddruck 1000 kg per Quadratcentimeter übersteigt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wächterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Lärchen- oder Eichenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen.

Für den Fall, als dieselbe durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich die Gesellschaft rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

11. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens zwei dreiachsig gekuppelte Tendermaschinen anzuschaffen.

Der Bedarf an Wagen kann aus dem Stande des gesellschaftlichen Bahnnetzes gedeckt werden.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

Wenn die anzuschaffenden Locomotiven nicht nach bereits genehmigten Typen gebaut werden, unterliegen die bezüglichen Constructionspläne der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892) Rechnung zu tragen.

12. Berücksichtigung inländischer Werke.

Die Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, ausnahmsweise den Bezug aus dem Auslande zu gestatten, falls die Gesellschaft nachweist, dass die Beschaffung im Inlande zu denselben Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten sind, nicht bewirkt werden kann.

13. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

In Ansehung des Betriebes, namentlich der Tarife, der Leistungen zu Gunsten der Postverwaltung, für die Telegraphenanstalt und für andere öffentliche Zwecke haben die Bestimmungen im Abschnitte II, Punkt 1 bis 7 der Concessionsbedingnisse für die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 4. Juni 1886, R.-G.-Bl. Nr. 102, bildende Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) nach den für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätzen zu erfolgen hat.

Wien, am 10. März 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Tepl nach Weseritz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Moriz Daniel in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Tepl der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad nach Weseritz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. März 1900. Z. 9475/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. März wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet:

I. Seitens des Abgeordneten Prochazka und Genossen:

„Wiederholt haben die an der Bahnlinie Wien—Pottendorf gelegenen Ortsgemeinden Petitionen an das hohe Eisenbahnministerium gerichtet, in denen sie auf das elende rollende Material, insbesondere auf den geradezu jammervollen Zustand der verwendeten Locomotiven hinweisen, hauptsächlich aber um eine Vermehrung der fahrplanmässigen Züge dieser Bahnstrecke ansuchen.

Auf allen in Wien einmündenden Bahnen trifft mindestens ein Zug um circa 9 Uhr Vormittags in Wien ein. Auf dieser Bahn muss aber der Reisende, wenn er nicht erst um Mittag in Wien ankommen will, den Frühzug benützen, mit welchem er im Winter um 7 Uhr 25 Minuten Früh, fast in der Finsterniss, Wien erreicht.

Der erste Frühzug geht ab Wiener-Neustadt um 5 Uhr 40 Minuten Früh, der zweite Zug um 9 Uhr 40 Minuten Vormittags, welche um 7 Uhr 25 Minuten Früh, beziehungsweise um 11 Uhr 25 Minuten Vormittags in Wien eintreffen. Durch vier Stunden ist also keine Zugsverbindung, obwohl es für die Geschäftsleute, Fabrikanten, Bauern und die in den Sommerfrischen weilenden Grossstädter, zumeist Staatsbeamte, von grossem Vortheil wäre, wenn sie um circa 9 Uhr Vormittags Wien erreichen könnten.

Auch könnten bessere Fahrzeiten, ähnlich jenen wie sie Zug Nr. 1308 bereits aufzuweisen hat, eingeführt und der überlange Aufenthalt in Meidling abgekürzt werden.

Die Gefertigten erlauben sich die Anfrage:

1. Gedenken Euere Excellenz das Nothwendige zu veranlassen, dass der Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft — im Interesse der diese Bahn benützenden Reisenden — verboten werde, auf dieser Strecke fast untaugliche Locomotive zu verwenden?

2. Zu veranlassen, dass die Anzahl der Züge vermehrt werde, insbesondere dass zwischen dem Zuge 1303 ab Wiener-Neustadt 5 Uhr 40 Minuten Früh, an Wien 7 Uhr 25 Minuten Vormittags, und dem Zuge Nr. 1307 ab Wiener-Neustadt 9 Uhr 15 Minuten Vormittags, an Wien 11 Uhr 20 Minuten Vormittags, ein Zug eingeschoben werde, welcher um circa 9 Uhr Vormittags in Wien einzutreffen hätte?“

3. Anzuordnen, dass die Fahrzeit der Züge so kurz wie möglich bestimmt werde?“

II. Seitens des Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Vorgehen der berufsgenossenschaftlichen Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gegenüber dem Oberbauarbeiter Kandler.

III. Seitens des Abgeordneten Kuhik und Genossen:

„Behufs der Verbindung Galiziens mit Ungarn sind zwei Strecken projectirt: die erste von Suchahora durch Podczerwone, Czarny Dunajec, Wroblówka, Stare Bystre, Rogoźnik, Ludźmierz und Zaskale nach Nowy Targ und die zweite von Suchahora durch Witów und Kościelsko nach Zakopane.

Die Strecke Suchahora—Nowy Targ empfiehlt sich schon dadurch, dass sie reich bevölkerte Ortschaften von circa 30.000 Einwohnern durchschneidet und an dieser Strecke liegt das Städtchen Czarny Dunajec, welches eine Centralverkaufsstelle von Lebensmitteln für die ganze Gegend bildet. In das Städtchen Czarny Dunajec werden jährlich durchschnittlich circa 3000 Wagen Getreide aus Ungarn eingeführt und circa 100 Wagen anderer Waaren. In diesem Grenzstädtchen, wo sich alle Wege aus Oberungarn kreuzen, sind alle 14 Tage sehr belebte Pferdemärkte, welche von den Kaufleuten aus Deutschland, Holland und Frankreich besucht, und wo jährlich mindestens 1000 Pferde verkauft werden. Auch andere Handelsartikel, wie Rindvieh, Schweine, Butter, Eier etc., finden dort Absatz. Dazu bildet das ganze Gebiet eine Hochebene, welche sich besonders für den Bau der Eisenbahn eignet, da man dort auf gar keine grösseren Schwierigkeiten stösst.

Die Länge der Strecke von Nowy Targ bis Suchahora wird 21·5 Kilometer betragen und man wird nur 80 Minuten zur Passirung dieser Strecke brauchen. Die ganze Linie von Suchahora bis Nowy Targ wird durch wenig, aber beständig ansteigendes Terrain mit einer Maximalsteigung von 20 per Mille in den letzten zwei Kilometern führen. Endlich kann man diese und so unmerkliche Gefälle durch kleine Dämme auf der ganzen Linie verringern. Nowy Targ scheukt noch dazu Grundstücke in einer Länge von drei Kilometern.

Die andere Strecke Suchahora—Zakopane führt nur durch zwei Dörfer Witów und Kościelsko. Jene Ortschaften zählen circa 1600 Einwohner, welche Hirten sind und sehr geringe Bedürfnisse besitzen. Ihre Einkäufe machen sie immer in Czarny Dunajec, also in einem einzigen näheren Orte, wo man solche besorgen kann. Die Länge der Strecke von Nowy Targ über Zakopane bis Suchahora wird 43 Kilometer betragen und zur Passirung dieser Strecke wird man mindestens drei Stunden brauchen. Das Terrain bereitet grosse Schwierigkeiten, da man in einemfort auf bedeutende Erhebungen, Gefälle, Wildbäche und Klüfte stossen wird. Die Maximalsteigung wird dort bis 30 per Mille betragen und man wird eine Unzahl von Brücken bauen müssen. Dazu läuft man noch Gefahr, dass im Winter diese Strecke wegen der grossen Schneeverwehungen gänzlich unfahrbar sein wird, da man in dieser fast unbevölkerten Gegend nicht die nöthige Arbeitskraft finden wird.

Man wird noch ausserdem den Umbau der drittclassigen Strecke Nowy Targ — Zakopane in eine zweitclassige bewerkstelligen müssen, was auch Kosten in der Höhe von fl. 300.000 erfordern wird. Und was den Gewinn anbelangt, so ist dieser bei der Strecke Zakopane—Suchahora gänzlich aussichtslos.

Die Gefertigten fragen demnach:

Ist Seine Excellenz gewillt, in diese Sache Einsicht zu thun und zu veranlassen, dass die projectirte, der Verbindung Galiziens mit Ungarn dienende Strecke durch die dichtbevölkerte Gegend, also von Nowy Targ über Czarny Dunajec bis Suchahora geführt werde, um dadurch zur wirthschaftlichen Hebung dieser Gegenden beizutragen und durch Aufgeben des Projectes der Strecke Zakopane—Suchahora dem Staate die unnöthigen Auslagen zu ersparen und in der Zukunft Deficite in dem Betriebe dieser Bahn zu verhüten?“

IV. Seitens des Abgeordneten Dr. Danielak und Genossen:

„Die Direction der Nordbahn hat beschlossen, die bisherige Personenhaltestelle in Chrzanów aufzuheben und eine andere entlegene und für die Stadt und Bevölkerung, für Kleinhandel und Kleingewerbe sehr ungelegene Haltestelle zu eröffnen. Die Gemeinde Chrzanów im Namen der Bevölkerung hat gegen einen solchen Beschluss der Nordbahn protestirt und eine Bitte in dieser Richtung wegen Belassung der bisherigen Personenhaltestelle an die Direction der Nordbahn gerichtet.

Die Direction der Nordbahn hat aber die diesbezügliche Bitte ablehnend erledigt. Der Bevölkerung der Stadt Chrzanów und der ganzen Umgebung werden ungeheuere Nachtheile durch die Auflassung der bisherigen Haltestelle zugefügt.

1. Insbesondere wird zur Erreichung der neuen Eisenbahnstation eine Zufahrtsstrasse angewiesen, welche unprakticabel ist und auch beim besten Willen der Gemeinde nicht erweitert werden kann. Die Strasse ist stellenweise nicht sechs Meter breit und wird den Verkehr zu und von der Station nicht bewältigen können.

2. Die Zufahrtsstrasse ist sehr weit, mehr als $1^1/_4$ Kilometer vom Ringplatze entfernt und führt durch eine Durchfahrt des Nordbahndammes, welcher kaum drei Meter acht Centimeter breit ist. Durch diese Durchfahrt kann ein so grosser Verkehr von Personen und Wagen, wie er in Chrzanów existirt, ohne Gefahr für Menschenleben und Gut und ohne fortwährende Stauungen gar nicht gedacht werden.

3. Die Mitglieder der Trassenrevisions-Commission haben stets von der Verwendung der neuen Strasse, genannt „Heinrichsallee“, als Zufahrtsstrasse gesprochen. Diese Strasse ist breit, bequem und näher. Nichtsdestoweniger hat man von dieser Strasse als Zufahrtsstrasse Umgang genommen und uns auf die schon früher für die Frachtenstation als Zufahrtsstrasse dienende Krzyzkagasse verwiesen.

4. Die Nordbahn-Direction hat zur Belassung der bisherigen Personenhaltestelle „Chrzanów“ mit Schreiben vom 19. December 1888, Z. 40.079 V 1, sowie im Stationscommissions-Protokolle vom 15. Juni 1888 infolge Verfügung des k. k. Handelsministeriums vom 5. Mai 1888, Z. 29.206, aufgenommen, sich ausdrücklich verpflichtet.

Demzufolge glaubt die Bevölkerung von Chrzanów und Umgebung berechtigt zu sein, um den Schutz der hohen k. k. Regierung ansuchen zu dürfen, und die Gefertigten stellen an Seine Excellenz die Anfrage:

Ob Seine Excellenz geneigt wäre, auf die Direction der Nordbahn in diesem Sinne einzuwirken, dass sie dem be-

gründeten Ansuchen der Stadt Chrzanów Folge leistet und die bisherige Haltestelle wenigstens für einige Personenzüge lasse."

V. Seitens des Abgeordneten Kubik und Genossen:

„Allgemein vernimmt man Klagen der Bahnwächter an den galizischen k. k. Eisenbahnen, dass ihre Wohnungen zu klein und zu feucht sind. Schon aus Sanitätsrücksichten sollte man diesem abhelfen und nicht die Gesundheit dieser Leute, welche so wie so durch schwere und anstrengende Arbeit angegriffen sind, noch mehr durch feuchte und enge Wohnungen zu gefährden.

Die Gefertigten fragen demnach:

Ist Seine Excellenz gewillt, in diese Sache Einsicht zu thun und zu veranlassen, dass die Wohnungen der Bahnwächter an den galizischen k. k. Eisenbahnen gänzlich den Sanitätsrücksichten entsprechen und durch die Anbauung wenigstens eines Zimmers vergrössert werden?"

VI. Seitens des Abgeordneten Dr. Lang und Genossen wegen Unzukömmlichkeiten bei der Räumung von Geleisen bei Schneefällen.

VII. Seitens des Abgeordneten Dr. Okuniewski und Genossen, betreffend die Vernachlässigung der ruthenischen Sprache im Eisenbahndienste in Ostgalizien und in der Bukowina.

VIII. Seitens des Abgeordneten Zeller und Genossen, betreffend die Aufhebung der Vergütung der Personaleinkommensteuer von den Bezügen der Staatseisenbahnbediensteten.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station St. Georgen (Grobelno) über Sauerbrunn-Rohitsch zur steiermärkisch-croatischen Grenze. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des von Stefan v. Daubachy in Agram vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Südbahnstation St. Georgen (Grobelno) über Sauerbrunn-Rohitsch zur steiermärkisch-croatischen Landesgrenze die Trassenrevision auf den 25. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Heinrich Freiherr v. Hammer-Purgstall betraut.

[E.-M.-Z. 4927.]

Projectirte Localbahn von der Station Hulwaken zum Vorbahnhofe in Ostrau. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von Dr. Alfred Mittler, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, vorgelegten Detailprojectes einer für den öffentlichen Frachtenverkehr bestimmten Localbahn von der Station Hulwaken der projectirten normalspurigen Localbahn Hulwaken-Kozlowitz zum Vorbahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Ostrau und für eine Verbindung der Projectsstation Hulwaken mit der Localbahn Mähr.-Ostrau—Hulwaken (Ellgoth) die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 5. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut.

[E.-M.-Z. 13.606]

Projectirte Localbahn Petersdorf-Ullersdorf—Winkelsdorf. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 12. December 1899 durchgeführten Trassenrevision der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Petersdorf-Ullersdorf der Linie Zöptau—Hohenstadt der k. k. Staatsbahnen über Wiesenberg nach Winkelsdorf hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 1485.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wiedereröffnung der Station Somovit.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart mit Kundmachung vom 18. März, dass die Station Somovit wieder für den Personen- und Frachtschiffverkehr eröffnet wurde. Daselbst können Frachtgüter nur bis zum Einzelcollogewichte von 800 kg ein- und ausgeladen werden. Wegen der zur Manipulation schwererer Colli erforderlichen Verstärkung der Landungsbrücke müssten jedoch vorher mit der Direction in Wien Vereinbarungen getroffen werden.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin-Belgrad und Pancsova für den Personen- und Frachtendienst, giltig für die Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September 1900.) Die Abfahrt des Localschiffes erfolgt von Semlin-Belgrad nach Pancsova um 6 U. Früh, 11½ U. Vorm. und 7 U. Abends. Ab Pancsova nach Semlin-Belgrad fährt das Localschiff um 3¾ U., 8½ U. Früh und 2½ U. Nachm. Das von Semlin nach Pancsova und von Pancsova nach Belgrad-Semlin verkehrende Localschiff nimmt im Zwischenverkehre zwischen Semlin-Belgrad und vice versa keine Passagiere auf. Die Einfahrt in die Temes und die Ausfahrt aus derselben hängt von den Wasserstands- und Witterungsverhältnissen ab. An allen Sonntagen, dann an den nachstehenden Festtagen fährt das letzte Localschiff von Semlin nach Pancsova nicht um 7 U., sondern um 8 U. Abends ab: 7., 16., 23., 24. April, 24., 31. Mai, 4., 11., 14., 29. Juni, 7., 12. Juli, 2., 15., 18., 20., 28. August, 8., 11., 21., 27. September.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen- und Frachtendienst, giltig für die Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September 1900.) Das Localschiff fährt ab von Semlin nach Belgrad um: 5 U., 6 U., 7 U., 8 U. Früh; 9 U., 10 U., 11 U. Vorm.; 1½ U., 2½ U., 3½ U., 4½ U., 5½ U. Nachm.; 6½ U., 7½ U. Abends. Abfahrt des Localschiffes ab Belgrad nach Semlin: 5½ U., 6½ U., 7½ U., 8½ U. Früh; 9½ U., 10½ U. Vorm.; 12 Uhr Mittags; 2 U., 3 U., 4 U., 5 U., 6 U. Nachm.; 7 U., 8 U. Abends. Der Fahrpreis beträgt: I. Classe 52 h oder 60 Cts., II. Classe 32 h oder 35 Cts. per Person. Gepäck: 25 kg 32 h oder 35 Cts. per Stück; 50 kg 56 h oder 35 Cts. per Stück. Für weitere Colli über 50 kg wird für jede weitere 25 kg die vorstehende Gepäcksgebühr per 25 kg zugerechnet. Kaufmannsgüter bezahlen 50 Cts. per 100 kg.

Der Localverkehr wird unterhalten: von dem Localschiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am 1., 3., 5., 7., 9., 11., 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29. April; am 1., 3., 5., 7., 9., 11., 13., 15., 17., 19, 21., 23., 25., 27, 29., 31. Mai; am 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28., 30. Juni; am 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28., 30. Juli; am 1., 3., 5., 7., 9., 11., 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29., 31. August; am 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28., 30. September; an den anderen Tagen besorgt den Localverkehr der Localdampfer der kgl. Serbischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 9·774 km lange Strecke Wallern i. B.—Eleonorenhain der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, welche am 6. November 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Direction Breslau), Nr. 42 d (kgl. Eisenbahn-Direction Stettin) und Nr. 60 (k. k. priv. Böhm. Nordbahn) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" ist der Nachtrag XIII erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 34, 42 d und 60 werden die älteren Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereinskilometerzeiger.) Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 34 (kgl. Eisenbahnen-Directionen Breslau, Kattowitz und Posen). Zu den Kilometerzeigern Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) und Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Directionen Hannover, Cassel und Münster) ist je der I. Nachtrag erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 34 wird der im Mai 1897 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten im Verkehre mit Stationen der kgl. Preussischen Staatsbahnen.

Anlässlich der Osterfeiertage wird die Giltigkeitsdauer der im Verkehre mit Stationen der kgl. Preussischen Staatsbahnen am 3. April 1900 und an den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten von tarifmässig kürzerer Dauer bis einschliesslich 27. April 1900 verlängert.

Wien, am 24. März 1900. [305]

Internationaler Rundreiseverkehr mit Frankreich und England.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1900 tritt ein neuer Tarif für den obbezeichneten Verkehr in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1898 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich zu haben.

Wien, am 17. März 1900. [306]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband.

Verlegung des Einführungstermines der neuen Ausnahmetarife für die Beförderung von Stammholz, Bau- und Nutzholz (Tarif-Theil IV, Heft 1 und 2).

Die in Nr. 32 vom 20. März 1900 unter Ordnungsnummer 270 publicirte Einführung der in der Ueberschrift bezeichneten Ausnahmetarife wird vom 1. April 1900 auf den 1. Mai 1900 verlegt.

Wien, am 26. März 1900. [307]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Neustadt für den Gesammtverkehr und Abänderung der Bezeichnung dieser Station von „Neustadt" in „Neustadt bei Moldau".

Die auf der Linie Prag-Moldau gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Station Neustadt wird am 25. März 1900 auch für den Frachtenverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Zugleich wird die Bezeichnung dieser Station von „Neustadt" auf „Neustadt bei Moldau" mit dem gleichen Tage abgeändert.

Prag, am 22. März 1900. [308]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Reexpeditionsbegünstigung für Holztransporte.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900, wurde der Firma Degginger & Hess in Wilten in der Station Wilten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die Reexpedition der Transporte von Holz der Pos. H—18, Punkt 1 und 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, sub Ziffer VIII 2, gewährt.

Innsbruck, im März 1900. [309]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Umschlagsverkehr via Barcs.

Einbeziehung der Station Somovit in den Tarif.

Die Station Somovit der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde in den Tarif neu aufgenommen.

Transporte nach Somovit werden, bis zur Durchführung im Tarifwege, zu den für Nikopoli giltigen Frachtsätzen abgefertigt.

Die Güteraufnahme für Somovit bleibt jedoch auf Sendungen bis zum Einzelgewichte von höchstens 800 kg per Collo beschränkt.

Wien, am 23. März 1900. [310]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.
Russisch - Oesterreichisch - Italienisch - Französischer Verkehr.

Auflassung des Thorgeldes (Rogatkowe) in Warschau im Personen- und Güterverkehre.

Das

1. im Oesterreichisch - Ungarisch - Russischen Personen- und Gepäckstarife, giltig vom 19. September a. St./1. October n. St. 1898, auf Seite 4 im § 5,
2. im Russisch-Oesterreichisch-Italienisch-Französischen Personen- und Gepäckstarife, giltig vom 3. November a. St./15. November n. St. 1898, auf Seite 3 im § 4 (1) neu [§ 5 (1) alt], und
3. im Nachtrage I zu dem ab 20. Juli a. St./1. August n. St. 1895 giltigen Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Gütertarife, Theil I, Abth. B, giltig vom 19. November a. St./1. December n. St. 1896, auf Seite 20

vorgesehene Thorgeld (Rogatkowe) zu Gunsten der Stadt Warschau ist aufgelassen worden und kommt seit 1. März a. St./14. März n. St. 1900 nicht mehr zur Erhebung.

Wien, am 28. März 1900. [311]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Schnittsätzen für München Rangirbahnhof.

Auf Seite 188 des Tarifes, Theil II, Abth. A, vom 1. Februar 1898, sind folgende ab 10. April 1900 giltige Schnittsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 nachzutragen:

München Rangirbahnhof	Pino . . .	1·82	Franken für 100 kg.
	Chiasso . .	1·96	
	Peri . . .	1·36	

Wien, am 27. März 1900. [312]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von Frachtsätzen für Rübenschnitze, bezw. Saturationsschlamm des vom 1. Jänner 1900 giltigen Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Die Giltigkeit der mit Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 20 vom 20. Februar 1900, Seite 668, ausser Kraft gesetzten Frachtsätze für Rübenschnitze, bezw. Saturationsschlamm in den sub Posit. 76—81 des Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Relationen wird bis 30 April 1900 verlängert.

Wien, am 27. März 1900. [313]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berichtigung.

In der Kundmachung „Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband“ Pos [302], Seite 951 der Nummer 35 dieses Blattes, ist der Aufhebungstermin der Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Svojšic irrthümlich mit 1. Jänner 1900 angegeben; derselbe ist richtig **1. Juni 1900.**

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ausnahmetarif für Schleif- und Celluloseholz.) Am 1. April 1900 gelangen im Gütertarif der Gruppe 1 (Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr.) neue Ausnahmetarife für Holz zur Einführung und zwar:

Ausnahmetarif 1a für Schleif- und Celluloseholz.

1. Von den Stationen Arnstein Ostpr., Frankenau, Heilsberg Ostpr., Kobbelbude, Landsberg Ostpr., Mehlauken, Sallwarschienen, Sangnitten, Seeburg, Tollnigk und Wildenhoff aus dem Gebiete östlich der Weichsel nach den Stationen Goldap, Königsberg i. Pr. Ost-, Kai- und Lizentbhf., Tilsit und Wehlau.

2. Von den Stationen Bergenthal, Rothfliess und Wieps nach den Hafenstationen Königsberg i. Pr. Ost-, Kai- und Lizentbahnhof.

Seehafen-Ausnahmetarif G für inländisches Holz der Specialtarife II und III zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern

von den Stationen Bergenthal, Rothfliess und Wieps desselben Gebietes nach den Hafenstationen Königsberg i. Pr. Ost-, Kai- und Lizentbahnhof.

Die Anwendung des Seehafen-Ausnahmetarifes erfolgt unter Beachtung der im Abschnitt B des Gütertarifes der Gruppe 1 (Seite 10—17) enthaltenden Controlvorschriften. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Französisch-Deutscher Güterverkehr [über Belgien]. (Ausnahmetarif für Ausstellungsgegenstände.) Am 15. März 1900 ist ein bis zum 1. Juni 1901 giltiger Ausnahmetarif für die eilgutmässige und frachtgutmässige Beförderung von Kunstgegenständen, wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, welche zu der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung aufgegeben werden, sowie für die Rückbeförderung dieser Gegenstände nach den ursprünglichen Aufgabeorten in Kraft getreten. In ihm sind die Bestimmungen über die anzuwendende Frachtberechnung, sowie die Anwendungsbedingungen enthalten. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen. Der Ausnahmetarif wird unentgeltlich abgegeben.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. (Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.) Am 15. März 1900 ist der Nachtrag V in Kraft getreten. Durch denselben werden die Stationen Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn und Aachen-Kölnthor, Greussen und Lauchstädt der Preussischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Grossvieh (ausschliesslich Pferde) in Wagenladungen und letztere drei Stationen auch für die Abfertigung von Kleinvieh in Wagenladungen in den directen Verkehr einbezogen. Ferner erhalten die Stationen Greussen und Lauchstädt directe Frachtsätze für einzelne Stücke Grossvieh im Verkehre mit der bayerischen Station Neustadt a. d. Saale.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Kohlen-Ausnahmetarife.) Mit Giltigkeit vom 10. März 1900 sind im Ausnahmetarife für Kohlen (Nr. 44) des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes 8. Heft (Baden-Pfalz) die Worte „deutscher Herkunft“ gestrichen worden. Der Ausnahmetarif hat deshalb vom genannten Zeitpunkte an ohne Rücksicht auf Herkunft der Kohlen Giltigkeit.

Ausserdem gelangte mit Giltigkeit vom 1. Februar 1900 für Sendungen Käse zur Ausfuhr von Basel Bad. Bahn nach Ludwigshafen a. Rh. in Ladungen von 5000 kg ein ermässigter Frachtsatz zur Einführung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen). (Neue Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 20. März 1900 wurden von der neu eröffneten, zwischen Cerwionka und Egerfeld gelegenen Dubenskogrube nach Kattowitz und Oderberg directe Frachtsätze eingeführt, und zwar kommen für die Beförderung von Dubenskogrube nach Kattowitz 15·0, nach Oderberg 20·5 Pfg. für 100 kg zur Erhebung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Deutsch-Warschauer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 2. März alten/15. März neuen Stils 1900 ab werden für die Richtung von Russland die Stationen Lasy der Warschau-Wiener Eisenbahn, Schwientochlowitz und Zabrze des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz in den Deutsch-Warschauer Gütertarif aufgenommen.

Die Frachtsätze, welche nur über Sosnowice W.W. gelten, sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (Ausnahmefrachtsätze.) Vom 15. März 1900 ab bis auf Weiteres traten für die Beförderung von Weizen und Roggen von Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn nach den Stationen Langfuhr, Oliva, Zoppot, Praust, Straschin-Prangschin und Kahlbude ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe und Anwendung dieser Frachtsätze ertheilen die genannten Stationen Auskunft.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen: Nachtrag V zum Tarife Theil I B.) Mit Giltigkeit vom 15. März 1900 trat ein Nachtrag V zu Theil I B (Tarifvorschriften und Güterclassificationen) in Kraft. Derselbe wird unentgeltlich abgegeben.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahmefrachtsätze für Dachsteine.) Mit Giltigkeit vom 21. März traten für die Beförderung von Dachsteinen (Dachziegel und Dachpfannen) in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmenge ab Freiwaldau (Station der Lausitzer Eisenbahn) nach schweizerischen Stationen folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Freiwaldau nach	Centimes für 100 kg
Buchs (Rheinthal)	211
Romanshorn	194
Rorschach	206
St. Margrethen	193

Deutsche Bahnen. (Frachtvergünstigung für die Pariser Weltausstellung im Jahre 1900.) In der Pariser Weltausstellung werden deutsche Ausstellungsgüter bis zum Eröffnungstage (15. April) und voraussichtlich auch noch einige Zeit später angenommen.

Die Stationsorgane sind angewiesen worden, etwaige Anfragen von Interessenten hienach zu beantworten.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Neuer Eisen-Ausfuhrtarif.) Mit Wirksamkeit vom 1. März 1900 ist der nachstehende Ausnahmetarif zur Einführung gelangt:

Ausnahmetarif 9 d
für Eisen und Stahl, auch einzelne Gegenstände aus anderen Stoffen, sowie Eisenbahn-Fahrzeuge
im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien.

Classe I.

a) Eisen und Stahl, zum Specialtarif I gehörig (wegen einzelner weiter ermässigter Gegenstände vergleiche Classe II f);
b) Kupferblech;
zu a) und b): unverpackt oder in beliebiger Verpackung.

Classe II.

a) Eisen und Stahl, zum Specialtarif II gehörig;
b) Eisenbahn-Locomotiven, Tender und Dampfwagen;
c) Eisenbahnwagenkasten;
d) Eisenbahnwagen aller Art;
e) Eisenbahn-Wagenkrahne;
(zusammengesetzt oder zerlegt.)
f) Ersatz- und Reservetheile der unter b) bis e) bezeichneten Eisenbahn-Fahrzeuge;
zu a) bis f): unverpackt oder in beliebiger Verpackung.

Von nebengenannten Stationen nach	Nürnberg Ctrbhf. und Rangirbhf.		Nürnberg Ostbhf.	
	I.	II.	I.	II.
	für 100 kg in Mark			
Altona	1·53	0·83	1·54	0·84
Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk)	1·40	0·76	1·41	0·76
Bremerhaven (Freihafen, Zollinlandsbhf. und Inlandsbhf.)	1·54	0·83	1·55	0·84
Cuxhaven	1·72	0·96	1·73	0·96
Rendsburg	1·74	0·94	1·75	0·95
Flensburg A.	1·88	1·02	1·89	1·02
Geestemünde (Freihafen, Zollinlandsbhf. und Fischereihafen)	1·54	0·83	1·55	0·84
Hamburg und Wilhelmsburg	1·51	0·82	1·52	0·83
Harburg H.	1·49	0·81	1·50	0·81
Harburg U. E.	1·50	0·82	1·51	0·82
Kiel	1·72	0·93	1·73	0·94
Papenburg	1·61	0·87	1·62	0·88
Vegesack (Grohn-)	1·44	0·78	1·45	0·78
Brake (Old.)	1·52	0·81	1·53	0·82
Nordenham und Fischereihafen	1·54	0·83	1·55	0·84
Wilhelmshaven	1·62	0·93	1·62	0·94

Für die Anwendung der Ausnahmesätze sind die Controlvorschriften, hier für die Ausfuhr nach Ostasien, im Abschnitte II. B. 4 — Seite 15 des Tarifes — massgebend.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag XXXIV.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 ist der Nachtrag XXXIV zur Einführung gekommen.

Derselbe enthält:

I. Aenderung von Stationsnamen.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen.
IV. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife, und zwar:
Ausnahmetarif 3 für Holz des Specialtarifes II u. s. w.
Ausnahmetarif 27 für Eisen und Stahl.
Ausnahmetarif 33 (Rohstofftarif).

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. Jänner 1898. (Nachtrag V.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1900 ist der Nachtrag V zur Einführung gekommen.

Derselbe enthält:

I. Aenderung von Stationsnamen.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen.
IV. Aenderungen der Ausnahmetarife, und zwar:
Nr. 1 Holz des Specialtarifes II u. s. w.
Nr. 9 Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Specialtarife I, II und III.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf die von der Gesellschaft „La Libre Esthétique“ vom 1. mit 31. März 1900 in Brüssel veranstaltete Kunstausstellung Anwendung.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Geänderte Tarifirung für Häute und Felle.) Für die Artikel „Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete (nicht aber gegerbte)“ kommen ab 1. März 1900 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes b (Nachtrag V) nur noch zur Erhebung, soweit sie niedriger sind als die Sätze des Specialtarifes I.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für Abfälle von Baumwolle etc.) Am 3. März sind für diejenigen Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten, die auf den württembergischen Stationen Heilbronn a. Neckar und Stuttgart Hauptbhf. nach den sächsischen Stationen Alt-Chemnitz, Chemnitz, Crimmitschau, Dresden (Alt-, Friedrich- und Neustadt), Hainichen, Kappel, Kratzau, Löbau, Oederan, Reichenberg, Schirgiswalde, Werdau, Wilzschhaus, Wittgensdorf und Zittau aufgegeben werden, Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten, welche bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief gelten. Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Englisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag V zum Tarif-Theil I.) Am 15. März ist der Nachtrag V zum Theil I des Verbandsgütertarifes für die Englisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. December 1893 in Kraft getreten. Derselbe enthält eine theilweise andere Fassung des Artikels 3 des Reglements: „Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände“ und eine Aenderung des Artikels 9, Absatz 11. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Schweizerischer Verkehr. (Neuer Tarif für Glasplatten und Fensterglas.) An Stelle des Tarifes Nr. 321 vom 1. November 1898 für die Beförderung von Glasplatten und Fensterglas von einigen nordfranzösischen Stationen nach Basel mit Rückwirkung auf die an der Strecke Altmünsterol—Mülhausen—Basel gelegenen Stationen ist am 1. März ein neuer Tarif Nr. 421 mit zum Theil ermässigten Frachten in Kraft getreten. Der Tarif wird kostenfrei abgegeben.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag VI zum Tarife, Theil II, Heft 1, Abth. 2.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 ab wird zum Tarife, Theil II, Heft 1, zweite Abtheilung, der Nachtrag VI ausgegeben, welcher ausser Ergänzungen und Berichtigungen die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Düngemittel und die Einführung folgender Ausnahmetarife enthält: Nr. 3 für frische Aepfel und Birnen, Nr. 15 für Dynamobleche, Nr. 20 für Calciumcarbid und Nr. 30 für Käse.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 1. Juli 1900 in Kraft.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft 5.) Für den Transport von „Dynamoblech“ in Ladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht per verwendeten Wagen treten mit Giltigkeit vom 1. April die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

von Schwientochlowitz nach	Centimes per 100 kg
Bern	349
Genf	457
Mönchenstein	264
Montreux	439
Nyon	440

Ueber die Anwendung dieser Taxen geben obige Verbandsstationen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1169	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Bahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Eisenhahn Wien-Aspang; k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Localbahn Stramberg-Wernsdorf, Oesterr. Nordwestbahn, Salzkammergut-Localbahn, Staudinger Stramberger Localbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn (österr. Linien), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) und der im Betriebe dieser Verwaltungen stehenden Localbahnen in Oesterreich	Kleie der Pos. M—4. Oelkuchen und Oelknchenmehl der Pos. O—6 und Reiskleie der Pos. R—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Im Localverkehre, sowie im Verkehre dieser Bahnen nnter einander		I. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Römersdorf-Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn, der Yhnsthalbahn, der Localbahn Gstadt-Yhbsitz und der Localbahn Nenhaus-Neuhistritz, sowie rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisná bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und der unter IV enthaltenen besonderen Bedingungen	vom 15. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen, dann Tarife des Oesterreichischen, Nordwestböhmischen, Ost-Nordwestösterreichischen, Galizisch-Wiener und Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverbandes, des directen Güterverkehres zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, ferner des Oesterr.-Adriatischen und Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverbandes, sowie des Niederösterr., bezw. Niederösterr.-Böhmischen Gemeinschaftsverkehres	V e r s c h i e d e n	Die am 1. Jänner 1900 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich fünfzehn Percent*), rücksichtlich der Localbahn Stramberg-Wernsdorf die um 15 Percent gekürzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Siehe unter „IV. Allgemeine Bestimmungen“	Siehe unter „IV. Allgemeine Bestimmungen“

*) Siehe unter „IV. Allgemeine Bestimmungen“.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen												

II.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifermässigung für Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6 und Reiskleie der Pos. R—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I.

Vom 15. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900 wird für die vorbezeichneten Artikel von **ungarischen** Stationen nach den angeführten **österreichischen** Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und der unter IV enthaltenen besonderen Bedingungen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den nachstehend bezeichneten Tarifen, bezw. Frachtsätzen **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. August 1892.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach den im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 64—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre von den sub a, Seite 75—86 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des ersten Schnitttarifes.
6. Im Verkehre von den sub h, Seite 89—94, sowie den im Nachtrage I, Seite 3—30, und den im Nachtrage III, Seite 10 und 11, sub Punkt V und VI enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 33—40 des Hauptttarifes enthaltenen Schnittfrachtsätzen des ersten Schnitttarifes, bezw. von den auf den Seiten 48—51 des Haupttarifes enthaltenen Schnittfrachtsätzen des zweiten Schnitttarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnittfrachtsatz für die Station Eger der k. k. Staatsbahnen (Seite 48) der Berechnung zugrunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Jänner 1895.

1. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Teschen (excl.)—Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz): von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1900 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Prerau—Olmütz—Sternberg, Schönbrunn—Troppan und Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz: von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1900 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes I.
3. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Ober-Gerspitz, sowie Nikolsburg: von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1900 ab Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkehre von den sub B, bezw. C, Seite 25—26, bezw. 107—142, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1900 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1900 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   b) Im Verkehre mit den übrigen Stationen von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1900 ab Vlarapass, bezw. Sudoměritz-Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
5. Im Verkehre von den im Nachtrage III, Seite 3—14 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband ab Oderberg am 1. Jänner 1900 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes 1.

   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 6 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 9 Heller per 100 kg.

   Im Verkehre mit Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt werden die für den Verkehr mit Olmütz K.F.N.B. entfallenden Nachlässe, erhöht um 0·8 Heller per 100 kg, berechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen												

C. Tarif-Theil III, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. November 1892.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von dem am 1. Jänner 1900 ab Wien St.E.G., Wien Oe.N.W.B. oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 4 Heller gekürzten Specialtarifes 1.

D. Tarif-Theil III, Heft 2, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. October 1895.

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Von Lundenburg bis Schönbrunn excl., sowie von Hulleiu bis Friedland excl. sammt Abzweigungen, ferner Nikolsburg: von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1900 ab Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   b) von Schönbrunn incl. bis Chybi incl. sammt Abzweigung: von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1900 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   c) von Friedland incl. bis Bielitz excl.: von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1900 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den im Nachtrage I zu diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband am 1. Jänner 1900 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den im Nachtrage I zu diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1900 ab Sudoměřitz—Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 6 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 9 Heller per 100 kg.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

E. Tarif-Theil II, Heft 1, des Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1897.

Im Verkehre

nach den in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen,

nach Stationen der Localbahn Mauthausen-Grein, der Localbahn Wels-Haiding-Aschach und Wels-Unterrohr, den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn und der Pinzgauer Localbahn, und

nach allen sonstigen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit Ausschluss der Localbahn Gleisdorf-Weiz), insoweit diese Bahnen im Bereiche des obigen Verbandes liegen, und zwar

hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien (excl. der Localbahn Gleisdorf-Weiz), sowie hinsichtlich des Durchlaufes auf den in den Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local(Kleiu)bahnen, fallenden Linien (excl. der Kleinbahn Lupków-Cisna):

von den daselbst am 1. Jänner 1900 in Geltung stehenden Frachtsätzen,

und zwar von der Uebergangsstation (Wien I K.E.B. Westbahnhof transit [Penzing-Hütteldorf-Hacking], Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurth-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einbrechen.

Für die Fahrtberechnung auf den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe befindlichen schmalspurigen Privatbahnen bleiben die Bestimmungen jener Wagenladungsclasse massgebend, in welche die obgenannten Artikel bei Aufgabe von 5000 kg eingereiht sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

k. k. Oesterr. Staatsbahnen

III.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif-Theil II, Heft 3.

Giltig vom 1. August 1899.

Tarifermässigung für Kleie der Pos. M—4. Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6 und Reiskleie der Pos. R—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I.

Vom 15. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 werden von den im Tarife, Theil II Heft 3, giltig vom 1. August 1899, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und der unter IV enthaltenen besonderen Bedingungen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach Hainfeld	4 Heller	per 100 kg
„ Hohenberg	5 „	
„ Kernhof	6 „	
„ Piesting	2 „	
„ Schrambach	5 „	
„ St. Egydi am Neuwalde	5 „	
„ Türnitz	5 „	
„ Weissenbach-Neuhaus	2 „	
„ Wilhelmsburg	5 „	
„ Waldegg	2 „	

IV.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die um 15 pCt. per 100 kg ermässigten Frachtsätze des Specialtarifes I werden stets auf ganze Heller, und zwar bei directen Sätzen rücksichtlich dieser, sonst bahnweise aufgerundet.

2. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind bei Inanspruchnahme der Frachtbegünstigungen unter I und II bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen, bei Inanspruchnahme der Frachtbegünstigung unter III bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien spätestens bis Ende Juni 1901 einzureichen.

3. Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publicirten Frachtbegünstigungen liegen, werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorstehend bezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen. Ebenso wird im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, nur der eventuelle Mehrbetrag liquidirt.

4. Die Refactieermittlung wird stets auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Sofern von ungarischen Versandtstationen nach österreichischen Bestimmungsstationen directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen auf Grund der Bestimmungen unter I ab den betreffenden österreichischen Uebergangsstationen, und zwar: wenn directe Frachtsätze ab diesen Uebergangsstationen nach den in Frage kommenden Empfangsstationen bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife.

5. Auf den bezüglichen Original-Frachtbriefen muss von den Bestimmungsstationen bestätigt erscheinen, dass die zu honificirenden Sendungen in diesen Stationen zum Bezuge gelangten und per Achse vom Bahnhofe abgeführt wurden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1170	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	a) Wien Praterquai und Wien Donaugaibahnhof b) Wien St.E.G. transit	Stadlau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 150 ad b) 130 } Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt dem Versender, resp. Empfänger
1171	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification	Lobositz (St.E.-G.)	Braunau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif, Theil II, Heft 2, des österr. Eisenbahnverbandes	118 Heller	104 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1172	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Geschliffene Glastafeln und Spiegelglas	Staab Stankau	Wien II (K.F.J.E.) und Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) für mindestens 5000 kg ad b) " 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen ist von der Partei auf eigene Kosten zu bewirken Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	Heller a) b) 337 315 343 320	Heller a) b) 323 292 323 292	Heller a) b) 14 23 20 28	Im Kartirungswege			
1173	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Holzkohlen, auch gemahlen oder körnig	Kriegiach, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und umgekehrt	Dresden Altstadt, Friedrichstadt, Neustadt Leipzig Bayer. Bhf., Dresd. Bhf., Stötteritz Berliner Bhf., Magdeb. Bhf., Eutritzsch Thüring. Bhf. Eilenb. Bhf. Stationen der Sächsischen, bezw. Preuss. Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der besonderen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. April 1900 bis auf Weiteres längstens bis 31. December 1900	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900 (Ausnahmetarif Nr. 55)	besteht keiner	Pfennig 145 146 147 160 162 160 163	besteht keiner	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1174	1175
	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) und Bukowinaer Localbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Buchenholz der Pos. H—18, P. 1 und 3 a des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I	Kohlen, minoralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	L u k a w e t z a. S.	Bruch Dux-Liptitz Eisenberg Kosten Oberleutensdorf Ossegg und Ossegg II Ossegg- Riesenberg Teplitz- Waldthor Wiesa-Ober- leutensdorf
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Belzec transit (für Russland)	Lieben St.E.G.
bei Erfüllung nach- stehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen. Die Sendungen sind mit nach Belzec transit (für Rnssland) lantenden Frachtbriefen aufzugehen. Die Weiterheförderung per Achse nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Belzec an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen in den Bahnmagazinen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend	Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis anf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Tarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	142 Heller	Heller per Tonne 590 590 590 590 590 590 590 590
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Belzec bei frankirten Gebühren nnd der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere anf den zur Frachterstattung vorznlegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss anch in gleicher Weise hahnseitig vom Stationsvorstande nnd vom Magazinsheamten gezeichnet werdeu und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . . am . . . . . unter Frachtkarte Nr. . . . . , Brief Nr. . . . . und hat bis znm Austritte nach Russland am . . . . . unter Zollanfsicht unnnterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert.“	
Besondere Bemerknngen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)			
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1176	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. des Ausnahmetarifes Nr. 2	Namiest a. d. Oslava	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Anfgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerrnf, längstens bis Ende December 1900	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfge. 160 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg. **) Dieser Frachtsatz ermässigt sich für Ausnahmetarif Nr. 2B (Kleie etc.) nm 14 Pfennige für 100 kg
					Aussig-Landungsplatz					158 *)				
					Schönpriesen-Umschlag					155 *)				
					Dresden-Elbkai					196 **)				
1177	Oesterr. Nordwestbahn		Schotter des Specialtarifes 3	Jedlersdorf transit	Floridsdorf-Jedlesee	Unter Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 20 d bestehenden Bestimmungen. Diese Transporte müssen zur Beschotterung der Reichsstrassen bestimmt sein. In den hezüglichen Frachtbriefen muss die Verwaltung der k. k. Reichsstrassen als alleiniger Empfänger erscheinen	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1900	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Heller 10	Heller 5	Heller 5	Im Kartirungswege		
					Langenzersdorf				10	5	5			
					Korneubnrg				10	8	2			
					Spillern				13	8	5			
					Stockerau				15	8	7			
1178	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mineralkohle	Leoben S.B.	Vordernberg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Parteien. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Oesterr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Heizhaus in Vordernberg adressirt sein	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	22 Heller	14 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
1179	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zur Errichtung der Elektricitätswerke in Aner, Branzoll, Nenmarkt-Tramin und Salurn Verwendung finden, gelangt ab Stationen der österreichischen Linien der Südbahn nach Aner, Branzoll, Nenmarkt-Tramin und Salurn, mit Giltigkeit bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900, der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den daselbst festgesetzten Bedingnngen zur Anwendung.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1180	Südbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Payerbach-Reichenau	Wien (Matzleinsdorf)	**Auflieferung von mindestens 2500 Tonnen beider Artikel während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	47 Heller	37 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
			Kalk, gebrannter, und Kalksteine			Für Kalk Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen, für Kalksteine Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen beider Artikel obliegt den Parteien	vom 1. Mai 1900 bis Ende December 1900	Localtarif, resp. der oben verlautbarte ermässigte Kartirungs-Frachtsatz	37 Heller	30 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn, Controle der Einnahmen, in Vorlage gebracht werden müssen	
1181	Südbahn-Gesellschaft,	betheiligten Eisenbahnverwaltungen	a) Eilgut b) Stückgutclasse I c) Stückgutclasse II	Sagrado S.B.	Berlin Anh., Dresdn., Görl. und Schles. Bhf.	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 3, vom 1. November 1897	Besteht keiner	a) 1695 Pfennige b) 852 „ c) 844 „	Besteht keiner	Im Kartirungswege		
				und nmgekehrt										
1182	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle, auch gemahlen oder körnig	Graz S.B. / Kriegiach S.B.	Berlin (Anh., Dresd., Görl. und Schl. Bhf.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der Bestimmungen des unter Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 3, vom 1. November 1897	Besteht keiner	194 Pfennige / 184 Pfennige	Besteht keiner	Im Kartirungswege		
1133	Südbahn-Gesellschaft		Für Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche znm Baue und znr Einrichtung von Curanlagen in Levico bestimmt sind, wird bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900 von den österreichischen Südbahnstationen nach Trient (Trento) der Ansnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zngestanden.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1184	k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	für die Transportstrecke der Localbahn Wodnian—Čičenitz—Prachatitz-Wallern		Vom 1. Februar 1900 bis zum Tage der erlangten Benützungsbewilligung der Neuanlage, längstens jedoch bis 31. December 1900, gelangt hinsichtlich der Linien der Localbahn Wodnian—Čičenitz—Prachatitz-Wallern, für die zur Neuanlage einer Goldrahmen- und Leistenfabrik in Wallern bestimmten und in der Station Wallern zur Abgabe gelangenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, bei Aufgabe von mindestens 500 kg per Frachtbrief, bei einem Durchlaufe von mindestens 41 km die laut Ausnahmetarif VI des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen festgesetzte Tarifermässigung unter den in diesem Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.							

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
15	Nr. 20 vom 20. Februar 1900	919	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Artikel des Ausnahmetarifes 1 B im Tarif-Theil II vom 1. Jänner 1897 für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg etc.	Bregenz	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 findet die in der nebenbezeichneten Nummer des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt publicirte Begünstigung auch auf Sendungen von Buchs, St. Margrethen, Lindau, Romanshorn und Rorschach unter den gleichen Bedingungen Anwendung	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 34 vom 24. März 1900	1145	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Schwefel (Schwefelblüthe)	Triest	Arad etc. Palato-Ujpest Szatmár-Nemeti Temesvár-Gyárváros Temesvár-Józsefváros	In der Rubrik 5 „von" soll es richtig „Triest", in der Rubrik „nach" soll es in der 5. Zeile von unten richtig „Palota-Ujpest" heissen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. **Wien, 31. März 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Polnisch-Ostrau nach Karwin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmal-, eventuell normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Polnisch-Ostrau über Radwanitz, Peterswald, Poremba, Orlau und Dombrau nach Karwin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilt.

Wien, am 13. März 1900. Z. 11.233/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Strassgang nach Puntigam.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Graz Franz Schreiner im Vereine mit dem Gutsbesitzer Friedrich Hofmann, dem Advocaten Dr. Anton Rintelen und den Realitätenbesitzern Julius Koch und Carl Schreiner, sämmtliche in Graz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf oder mit animalischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Strassgang der k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn zur Station Puntigam der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. März 1900. Z. 5771/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahnlinie in Salzburg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinie in Salzburg, und zwar vom Staatsbahnhofe durch die Westbahnstrasse, über den Mirabellplatz, durch die Dreifaltigkeitsgasse, über den Makartplatz, durch die Schwarzstrasse, über die Staatsbrücke und den Rudolfs-Kai, durch die Klampferergasse, über den Ludwig Victor-Platz, durch die Churfürstengasse, über den Universitäts- und Sigmundsplatz, durch das Neuthor, die Neuthorgasse und die Moosstrasse bis in die Maxglanerstrasse im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. März 1900. Z. 4308/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Liboch nach Dauba.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Emanuel Rubritius in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Liboch der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Schelesen, Tupadl, Chudolas, Medenost und Töschen nach Dauba im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 16. März 1900. Z. 10.061/2.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1899.

Im Jahre 1899 wurden in Oesterreich-Ungarn im Ganzen 1288 km neuer Eisenbahnen (gegen 1483 km im Vorjahre) mit 45 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen und 22 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben.

Neue Anschlüsse an das Ausland wurden eröffnet:

Am 6 April, indem die an die kgl. Ungar. Staatsbahnen von Adjud her in Csik-Gyimes anschliessende rumänische Linie dem Verkehre übergeben worden ist.

Am 15. Mai an die kgl. Sächsischen Staatsbahnen durch die Eröffnung der Linie Platten—Johanngeorgenstadt.

Von den neu eröffneten Bahnstrecken entfallen:

	Theilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken
I. In den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.				
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	1	111·977	3	—
Březnitz-Strakonitz	3	81·200	3	2
K. k. Staatsbahnen	3	63·797	—	4
Skawce-Trzebinia-Siersza wodna	1	59·736	3	—
Heřmaměstec-Borohradek	2	59·122	5	1
Chabówka-Zakopane	1	43·486	1	—
Rakonitz-Mlatz	1	37·300	2	—
Unterdrauburg-Wöllan	1	36·723	2	—
Přachatitz-Wallern	1	28·294	—	—
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	2	17·700	3	—
Otrokowitz-Wisowitz	1	24·620	1	—
Starkenbach-Rochlitz	1	20·193	1	—
Krakau-Koczmyrzów	1	16·160	1	—
Brandeis a/E.-Neratowitz	1	15·327	2	—
Elektrische Kleinbahnen in Graz	2	13·650	—	—
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen	3	11·680	—	3
Laibach (Brezovce)-Oberlaibach	1	11·561	1	—
Elektrische Kleinbahn in Pilsen und Umgebung	1	10·650	—	—
Strakonitz-Winterberg-Wallern	1	9.697	1	—
Ybbsthalbahn	1	5·462	—	1
Wiener Stadtbahn	1	5·444	—	1
Olmützer elektrische Kleinbahnen	2	5·353	—	1
Wiener elektrische Strassenbahnen	1	4·390	—	—
Prager elektrische Kleinbahnen	2	3·080	—	—
Reichenberger elektrische Kleinbahnen	1	2·862	—	—
Přívoz—M.-Ostrau—Witkowitz	1	2·786	—	1
Elektrische Kleinbahnen in Aussig und Umgebung	1	1·353	—	—
Elektrische Strassenbahn Wien-Kagran	1	1·063	—	1
Kleinbahn Beraun-Konĕprus	1	0·897	—	1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1	0·387	1	1
Zusammen	41	705·950	30	17
II. In den Ländern der ungarischen Krone.				
Localbahn Ó-Becse—Ujvidék—Titel	2	102·699	2	—
Matraer Localbahn	1	82·280	3	—
Localbahn Zsibó-Nagybanya	2	78·000	2	1
Localbahn Kovácsháza-Csaba	2	59·000	1	1
Localbahn Szilagyi-Somlyo—Margitta	1	45·861	2	—
Arvathalbahn	2	42·800	—	—
Honter Comitatsbahn	1	40·442	1	—
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	1	24·980	—	1
Localbahn Körmend—Német-Ujvár	1	23·023	1	—
Localbahn Zsolna-Rajecz	1	22·000	1	—
Slavonische Drauthalbahn	1	22·000	1	1
Ungarische Nordwest-Localbahn	1	11·865	—	1
Localbahn Körös-Belovar	1	10·099	—	—
Localbahn Budapest-Budafók	1	8·700	—	—
Localbahn Pancsova-Petrovosello	1	6·000	—	—
Localbahn Nagy-Becskerek-Begapart—Zsombolya	1	2·000	1	—
Zusammen	20	581·749	15	5

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet:

I. In den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Am 18. Februar die Flügelbahn Ausweiche Kaisermühlen - Schüttauplatz der elektrischen Strassenbahn Wien-Kagran (1·063 km).

Am 9. März die schmalspurige Localbahn Gstadt-Ybbsitz der Ybbsthalbahn (5·462 km) mit der Abzweigung in Gstadt von der bestehenden Linie, der Station Ybbsitz und den Haltestellen Ederlehen und Steinmühl.

Am 20. März die Flügelbahn zur Verladestelle Bilylom der Kleinbahn Beraun-Konĕprus (0·897 km).

Am 1. April die Strecke Nordbahnhof—Oberring—Artilleriekaserne (3·392 km) und Oberring—Markt—Neugasse (1·961 km) der Olmützer elektrischen Kleinbahn.

Am 1. Mai die als Schleppbahn betriebene Strecke Friedburg-Lengau—Schneegattern (6 km) für den Personen- und Gepäcksverkehr. Hiebei gelangt die bisherige Ladestelle für den Güterverkehr auch als Haltestelle zur Eröffnung.

Am 11. Mai die Strecke Guntramsdorf—Leesdorf (8·4 km) und am 19. Mai die Strecke Leesdorf—Baden (0·88 km) der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen mit dem Anschlusse in Guntramsdorf an die bestehende Linie und den Stationen und Haltestellen Möllersdorf, Traiskirchen,

Wienersdorf, Tribuswinkel, Rennplatz, Leesdorf und Viaduct Baden (Anschluss an die bestehende Linie).

Am 15. Mai von der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt die Theilstrecke Karlsbad (C.B.)—Neurohlau (8 km), ferner für den Gesammtverkehr die bereits am 1. April für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnete Theilstrecke Platten—Johanngeorgenstadt (9·7 km). Die Strecke Neudek—Platten, ferner die Péagestrecke Neurohlau—Neudek wurden bereits im Vorjahre dem Verkehre übergeben. Im Zuge der Linie befinden sich folgende Stationen (einschliesslich der bereits früher eröffneten): Karlsbad Centralbahnhof (Anschlussstation der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad), Karlsbad (Anschlussstation der Buschtěhrader Eisenbahn), Alt-Rohlau, Neu-Rohlau (Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen), Hammerhäuser (Personenhaltestelle der k. k. Staatsbahnen), Gibacht-Thierbach (Personenhaltestelle der k. k. Staatsbahnen), Neudek (Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen), Hochofen (Haltestelle), Neuhammer, Eibenberg (Haltestelle), Saifenhäusl (Betriebsausweiche), Bärringen, Platten, Breitenbach und Johanngeorgenstadt (Anschlussstation der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen).

Am 18. Mai für den Personenverkehr die Strecke Mährisch-Ostrau—Ellgoth der Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (2·786 km) mit der Station Ellgoth-Hulvaken.

Am 29. Mai die nur dem Güterübergange dienende Verbindungsstrecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn Auscha A.T.E.—Auscha (Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auschau) (0·387 km).

Am 11. Juni die Localbahn von Březnitz nach Strakonitz (49·6 km) mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Březnitz (bestehende Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen), Hučitz (Halte- und Verladestelle), Slavětin (Haltestelle), Bělčitz, Zavěšin (Halte- und Verladestelle), Blatna, Mačkov-Cekanitz (Halte- und Verladestelle), Sedlitz-Škvoretitz, Gross-Turna (Haltestelle), Radomyschl, Radomyschl Haltestelle, Řepitz (Halte- und Verladestelle) und Strakonitz (bestehende Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen), dann die Flügelbahn von Blatna nach Nepomuk (24·7 km) mit den Stationen, bezw. Haltestellen Thořowitz (Haltestelle), Schlüsselburg, Kasejovitz, Kotaun und Nepomuk (bestehende Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen), ferner die Flügelbahn von Rožmital nach Březnitz (6·9 km) mit den Stationen, bezw. Haltestellen Rožmital und Osli (Haltestelle).

Am 15. Juni und am 24. Juli die Grazer elektrische Kleinbahn (13·65 km).

Am 29. Juni die elektrische Kleinbahn in Pilsen und Umgebung (10·65 km).

Am 30. Juni die Untere Wienthallinie Meidling Hauptstrasse—Hauptzollamt—Praterstern der Wiener Stadtbahn (5·444 km) mit den Haltestellen Margarethengürtel, Pilgramgasse, Kettenbrückengasse, Karlsplatz, Stadtpark, Radetzkyplatz und Praterstern und der Station Hauptzollamt.

Am 1. Juli die Strecken Prödlitz—Schönpriesen und Hauptpost—Poikan der elektrischen Kleinbahn Aussig und Umgebung (1·353 km).

Am 1. Juli die Strecke Purkyněplatz—Vrsovic der Prager elektrischen Kleinbahn (1·69 km).

Am 9. Juli die Localbahn Rakonitz-Mlatz (37·300 km) mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Rakonitz (bestehende Anschlussstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Buschtěhrader Eisenbahn und der Localbahn Rakonitz-Petschau), Lubna, Petrowitsch-Seiwedl, Cista, Kozlan, Kralowitz, Trojan (Halte- und Verladestelle) und Mlatz (bestehende Anschlussstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen).

Am 15. Juli die im Betriebe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft stehende Localbahn Brandeis a. E.-Neratowitz (15·327 km). Die Localbahn, welche in Brandeis a. E. an die bestehende Localbahn Brandeis a. E.-Čelakowitz anschliesst, führt über die Verkehrsstellen Brandeis a. E. Stadt, Polehrad (Ladestelle), Polehrad, Elbekosteletz, Jiřitz, Neratowitz (Ladestelle) zur Station Neratowitz der Linie Prag—Jungbunzlau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Am 24. Juli die normalspurige Localbahn Laibach-(Brezovič)—Oberlaibach (11·561 km) mit den Stationen und Haltestellen Brezovič, Log, Drenov-Grič und Oberlaibach.

Am 15. August die im Betriebe der Staatsbahnen stehende Localbahn Skawce-Trebinia-Siersza wodna (59·736 km) mit den Stationen und Haltestellen Skawce (Anschluss an die k. k. Staatsbahnen), Wadowice (Anschluss an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Spytkowice (Anschluss an die k. k. Staatsbahnen), Oklesna, Alwernia-Regulice, Bolecin, Trzebinia Anschluss an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Siersza wodna.

Am 30. August die elektrische Ringlinie in Baden der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen (2·4 km).

Am 14. September die Theilstrecke Tuchplatz-Röchlitz (2·862 km) der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe in Reichenberg.

Am 26. September die Localbahn Heřmanměstec-Borohradek mit der Abzweigung von Hrochowteinitz nach Chrast (59·122 km) mit den Stationen, Halte- und Verladestellen: Heřmanměstec (Anschluss an die Linie Přelově—Kalk-Podol der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft), Kleschitz (Halte- und Verladestelle), Rozhovitz (Halte- und Verladestelle), Bilan, Markovitz (Verladestelle), Chrudim Stadt, Chrudim (Anschluss an die Oesterr. Nordwestbahn), Auřetitz, Wejwanowitz (Halte- und Verladestelle), Hrochowteinitz, Bořitz (Halte und Verladestelle), Morawan (Anschluss an die Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft), Plátěnitz (Halte- und Verladestelle), Roweň, Trauendorf (Verladestelle), Holitz, Alt-Holitz (Halte- und Verladestelle), Borohradek (Anschluss an die Staatseisenbahn-Gesellschaft), ferner Skalitz (Verladestelle), Rositz-Seslavek, Chraschitz (Halte- und Verladestelle), Chrast Stadt und Chrast (Anschluss an die Oesterr. Nordwestbahn).

Am 28. September die Theilstrecke Josefsplatz—Nationaltheater der Prager elektrischen Kleinbahn (1·39 km).

Am 5. October die Strecke Gumpendorferstrasse—Reinprechtsdorferstrasse — Simmeringerstrasse — Keplerplatz (4·39 km) der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 8. October die im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehende Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz (24·620 km) mit den Stationen Otrokowitz (Anschluss an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Malenowitz, Zlin und Wisowitz, weiters den Haltestellen Prschna, Přiluk, Zelechowitz und Zadweřitz, dann der Ladestelle Malenowitz-Spalenec.

Am 16. October die Fortsetzungsstrecke Prachatitz—Wallern (28·294 km) der Localbahn Wodňan-Prachatitz mit den Stationen, bezw. Haltestellen Chrobold, Schreinetschlag (Haltestelle), Oberhaid und Wallern.

Am 25. October die Eisenbahn Zakopane-Chabówka (43·486 km) mit den Stationen, bezw. Personenhalte- und Ladestellen: Zakopane (Station), Poronin (Personenhalte- und Ladestelle), Biały Dunajec (Personenhalte- und Ladestelle), Szaflary (Personenhalte- und Ladestelle), Nowy Targ (Station), Lasek (Personenhalte- und Ladestelle), Sieniawa (Station), Raba wyżna (Station) und Chabówka (bestehende Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen).

Am 6. November die Theilstrecke Wallern—Eleonorenhain (9·697 km) der Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern mit den Stationen Wallern in B. (Gemeinschaftsstation mit der Localbahn Wodňan-Prachatitz-Wallern), Säumerbrücke (Halte- und Ver-Verladestelle) und Eleonorenhain.

Am 18. November die im Staatsbetriebe stehende Localbahn Delatyn-Stefanówka (111·977 km) mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Delatyn (Anschluss an die k. k. Oesterr. Staatsbahnen), Delatyn Stadt (Haltestelle), Lanczyn, Sadzawka (Haltestelle), Tłumaczyk, Rakowczyk (Haltestelle), Kolomea (Anschluss an die k. k. Staatsbahnen), Podhajczyki, Gwoździec, Okno, Horodenka dwór, Horodenka Stadt, Jasienów polny, Babin-Serafince (Haltestelle) und Stefanówka (Anschluss an die neuen Bukowinaer Localbahnen).

Am 7. December die Localbahn Starkenbach-Rochlitz (20·193 km) mit den Stationen, Halte- und Verladestellen: Starkenbach (Anschluss an die Oesterr. Nordwestbahn), Starkenbach Stadt, Hrabačow, Sittowa-Haje (Halte- und Verladestelle), Přivlak-Ponikla, Hradsko (Halte- und Verladestelle), Jablonetz a. J. und Rochlitz.

Am 11. December die Localbahn Krakau-Kocmyrzów (16·16 km) der gleichnamigen Actiengesellschaft mit den Stationen, bezw. Personenhalte- und Ladestellen Krakau (bestehende Anschlussstation der k. k. Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Grzegórzki (Abzweigestelle), Grzegórzki (Station), Dabie-Piaski (Station), Czyzyny (Station), Bienczyce (Station), Grebalow (Personenhalte- und Ladestelle), Prusy (Personenhaltestelle) und Kocmyrzów.

Am 20. December die Linie Unterdrauburg—Wöllan (36·723 km) mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Unterdrauburg (Anschluss an die Südbahn und an die k. k. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg), St. Johann ob Drauburg (Haltestelle), St. Gertraud, Windischgraz, Türkendorf, Dousche, Missling, Oberdollitsch, Huda lukna (Haltestelle), Paak (Haltestelle) und Wöllan (Anschluss an die Localbahn Cilli-Wöllan).

Am 22. December die Staatsbahnlinie Stryi—Chodorow (41·379 km) mit der Abzweigung in Stryi und Chodorow an die bestehenden Stationen und den Zwischenstationen Wiorczany, Chodowice, Hnizdygow, Kochowino und Zydaczow.

Am 30. December die Localbahn Mährisch-Schildberg—Grulich der k. k. Staatsbahnen (16·418 km) mit den Stationen und Haltestellen Mähr.-Schildberg, Hraatz, Hoflenz, Mähr.-Weisskirchen, Mähr.-Karlsdorf, Mähr.-Rothwasser, Nieder-Erlitz, Grulich Stadt und Grulich (Anschluss an die Staatsbahnlinie Hannsdorf—Ziegenhals).

II. In den Ländern der ungarischen Krone.

Am 7. April die Linie Ipolysag—Korpona der Honter Comitatsbahnen (40·442 km) mit dem Anschlusse in Ipolysag an die Linie Csata—Balassa—Gyarmat der kgl. Ungar. Staatsbahnen und den Stationen Hont-Tompa, Egeg-Szalatnya, Teszér, Hont-Németi und Korpona (Karpfen), ferner mit den Haltestellen Tereny, Dömehaza, Devicse und Bozok.

Am 28. April die Theilstrecken Uj-Zsombolya—Zsombolya (2 km) der im Betriebe der Torontaler Localbahnen stehenden schmalspurigen Localbahn Nagy-Becskerek—Begapart—Zsombolya mit dem Anschlusse in Zsombolya an die Strecke Temesvár—Gr.-Kikinda der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Am 9. Juni die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Localbahn Vesztö-Kötegyán-Hollód (Mátraer Localbahn) [82·28 km] mit den Verkehrsstellen Vésztö (Anschluss an die Localbahn Mátra-Körösvidek), Okány, Gyante, Sarkad-Keresztúr, Ménkerék, Kötegyán (Anschluss an die Linie Grosswardein—Csaba der kgl. Ungar. Staatsbahnen), Pósa, Illye, Csegöd, Erdö-Gyarok, Árpád, Fekete-Bátor, Fekete-Tót, Tenke, Rippa, Mocsár-Gyanta und Hollód (Anschluss an die Localbahn Grosswardein-Belényes-Vaskóh).

Am 18. Juni die Fortsetzungsstrecke der Arvathalbahn Arvaváralja—Turdossin (23·9 km) mit den Stationen Dluha, Podbjel und Turdossin, ferner mit den Haltestellen Kriva und Nizsna.

Am 2. Juli die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Ó-Becse—Ujvidék—Titel (102·699 km) mit den folgenden Verkehrsstellen: Ó-Becse (Anschlussstation an die Bacs-Bodrogher Localbahn), Bács-Völdvár, Csurog, Zsablya, Gospodince, Temerin, Járek, Vaskapu (Abzweigestation), Ujvidék (Anschlussstation an die kgl. Ungar. Staatsbahnlinie Maria Theresiopel—Belgrad), Vaskapu (Abzweigestation), Káty, Tisza-Kálmánfalva (Verlade- und Haltestelle), Kovil-Szt. Ivan, Vilova-Gardinovce, Lok (Verladestation) und Titel (an der Theiss).

Am 24. Juli die schmalspurigen Localbahnstrecken Kovácsháza—Csaba-Lagerhaus (49 km) und Kovácsháza—Kupa (10 km) mit den Verkehrsstellen: Kovácsháza (bereits bestandene Station der Linie Csaba—Mezöhegyes), Babó-kitérö (Ausweiche), Montag-major (H.), Ortutay-major (H), Trautmannsdorf-m. (H.), Géza-megálló, Csánk-kitérö (Ausweiche), Csanád-Apácza, Klemi-major (H.), Szalay-kitérö (Ausweiche), Uj-Kigyós,

József-major (H.), Ó-Kigyós (Ausweiche), M. á v. Kigyós (bestandene Haltestelle), Csaba kőzraktár (Lagerhaus), ferner ab Kovácsháza: Nagel-H. (H.), Nagel Vilmos (H.), Kövér Lajos (H.), Sármezey A. (H.), Nagel Károly (H.), Vásárhely L. (Ausweiche), Nagel Vilmos (H.) Purgly-Lazlo (H.), Cziko-halom (Ausweiche) und Biró-Bertalon (H.).

Am 27. Juli die Theilstrecke Belisce—Prandanovci (22 km) der schmalspurigen Localbahn Belisce-Noskovci (Slavonische Drauthalbahn) mit der Abzweigung Belisce von der bestehenden Station und den Stationen Bocanjevci, Harkanovci und Prandanovci (Anschluss an die Linie Essegg—Nasic der Slavonischen Localbahn.

Am 3. August die Localbahn Felegyhaza-Majsa der kgl. Ungar. Staatsbahnen (24·98 km) mit dem Anschlusse in Felegyhaza an die Strecke Csegled—Szegedin der kgl. Ungar. Staatsbahnen und den Stationen Holesz, Galambos, Jasz-Szt. Laszlo, Ötha und Kis-Kun-Májsa.

Am 1. September die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Körmend—Német-Ujvár (23·023 km) mit dem Anschlusse in Körmend an die Linie Steinamanger—Fehring und den Stationen Pinka-Mindszent, Strem, Orbanfalu und Német-Ujvár (Güssing).

Am 6. September die Strecke Nyitra—Jablonicz—Brezova der Ungarischen Nordwest-Localbahn (11·685 km) mit der Abzweigung in Nyitra-Jablonicz an deren Linie Tyrnau—Kutti und den Stationen Hradist und Brezova.

Ende September die elektrisch betriebene Localbahn Budapest-Budafok (8·7 km) mit den Stationen Budapest und Budafok.

Am 2. October die im Betriebe der Eisenbahn im Szamosthale stehende Localbahn Zsibo-Nagybánya (58 km) und die Flügellinie Sülelmed—Szilagy-Cseh (20 km) mit dem Anschlusse in Zsibo an die bestehende Linie der Szamosthalbahn und den Verkehrsstellen auf den Hauptlinien: Szamosudvarhely, Benedekfalva, Sülelmed, Nagy-Nyires, Fehérszék, Kövar-Hosszufalu, Hagymás-Lápos und Nagybánya (Anschluss an die Linie Szatmár-Nagybánya); ferner auf der Flügellinie: Egerhát, Völcsök-Illésfalva und Szilágy-Cseh.

Am 10. October die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehende Localbahn Zsolna-Rajecz (22 km) mit dem Anschlusse in Zsolna an die Kaschau-Oderberger Bahn und den Verkehrsstellen: Bicsicza, Lietava-Lúcska, Turó-Porubka, Rajecz-fürdő P.H., Rajecz-fürdö und Rajecz.

Am 1. November die Fortsetzungsstrecke Belovár—Misulinovac (10·099 km) der Localbahn Körös-Belovár mit den Stationen Trojstvó und Misulinovac.

Am 28. November die 6 km lange Verbindungsstrecke zwischen der Hauptlinie Román-Petre—Pancsova und der Flügellinie Pancsova—Pancsova-Temespart der Pancsova-Petrovoszellóer Localbahn, durch welche die auf der genannten Flügellinie gelegene Station Pancsova-Temespart mit der Hauptlinie eine directe Verbindung erhalten hat. Gleichzeitig wurde die Station Pancsova-Temespart, welche bisher nur zu Umladungszwecken gedient hat, als Endstation dieser Localbahn für den Gesammtverkehr eröffnet.

Am 21. December die Fortsetzungsstrecke Turdossin—Szuchahora (18·9 km) der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Arvathalbahn mit den Stationen Trsztena, Ljeszek und Szuchahora.

Am 29. December die Localbahn Szilágy-Somlyó—Margitta (45·861 km) mit den Verkehrsstellen: Margitta (bestehende Anschlussstation der Biharer Localbahn), Felsö-Abrány (Verladestation), Széltalló (Haltestelle), Szoldobágy (Verladestation), Bályok (Verladestation), Széplak (Station), Márkaszék (Haltestelle), Ipp (Verladestation), Szilágy-Nagyfalu (Station), Szilágy-Somlyó (bestehende Anschlussstation der Szilágyságer Localbahn).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecke I. Rasumoffskygasse, II. Wallfischgasse—Schwarzenbergplatz—Heugasse—Staatsbahnhof, III. Neuer Markt—Tegetthoffstrasse—Operngasse—Getreidemarkt und IV. Thaliastrasse—Montleartstrasse: Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 12. bis 15. September 1899 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung der Theilstrecken der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar: I. durch die Rasumoffskygasse, II. Wallfischgasse—Schwarzenbergplatz—Heugasse—Staatsbahnhof, III. Neuer Markt — Tegetthoffstrasse — Operngasse — Getreidemarkt und IV. Thaliastrasse, von der verlängerten Lerchenfelderstrasse bis zur Montleartstrasse, sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der obgedachten Amtshandlungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens hinsichtlich der Linie I, weiter der Anfangstrecke Wallfischgasse bis Anfang Heugasse der Linie II, dann bezüglich der Theilstrecke Neuer Markt—Opernring der Linie III und endlich der Linie IV wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 7358.]

Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein. (Industriegeleise zu den Fabriksetablissements der Firma C. Stölzle & Söhne in Neu-Nagelberg: Anordnung der politischen Begehung.) Die vom Landeseisenbahnamte in Wien vorgelegten Detailprojecte für die aus den Stationen Alt- und Neu-Nagelberg der Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein abzweigenden Industriegeleise zu den Fabriksetablissements der Firma „C. Stölzle & Söhne, Actiengesellschaft" in Neu-Nagelberg wurden entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien mit dem Auftrage übermittelt, die politische Begehung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 11.526.]

Localbahn Lambach-Haag. (Feuersichere Herstellungen: Anordnung der commissionellen Verhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die commissionelle Verhandlung anlässlich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen längs der projectirten Localbahn Lambach-Haag auf den 3. April anberaumt. [E.-M.-Z. 14.301.]

— (Durchlässe in km 7·4/5, 25·1/2, 24·0/1, 24·5/6, 22·5/6, 24·3/4, 15·1/2 und 22/67.) Die von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Detailprojecte für die Eisenconstructionen der offenen Objecte von 2 m Lichtweite in km 7·4/5 und 25·1/2, von 2·5 m Lichtweite in km 24·0/1 und 24·5/6, von 3 m Lichtweite in km 22·5/6 und 24·3/4, von 4 m Lichtweite in km 15·1/2 und von 10 m Lichtweite in km 22·67 der Localbahn Lambach-Haag wurden zur Ausführung genehmigt. [E. M.-Z. 5213.]

Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Theilstrecke Jenbach—Fügen: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 27. und 28. November und vom 7. bis 9. December 1899 durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes für die erste Theilstrecke Jenbach—Fügen der

projectirten schmalspurigen, mit Dampfkraft zu betreibenden Localbahn von Jenbach nach Mayrhofen (Zillerthalbahn) und der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der gedachten Amtshandlungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens für die Theilstrecke einschliesslich der beiden commissionell behandelten Varianten (km 0·4—1·4 und km 1·4—2·2 mit Ausschluss des Streckentheiles km 2·2—2·4) wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 2213.]

Projectirte Localbahn von Jenšowic nach Melnik. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Josef Pouva, Obmann der Bezirksvertretung in Libochowitz, namens der Concessionswerber vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Jenšowic nach Melnik im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 5078.]

Projectirte Localbahn Znaim-Joslowitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von Dr. Hermann Ritter v. Feistmantel, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, namens der Stadtgemeinde Znaim und der Marktgemeinde Joslowitz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Znaim nach Joslowitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 9. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 14.597.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Auflassung der Station Svojšic der Localbahn Peček—Gross-Bečvár.) Die k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft verlautbart mit Kundmachung vom 20. März, dass die Station Svojšic der Localbahn Peček—Gross-Bečvár, welche blos dem Verkehre mit der Zuckerfabrik daselbst gedient hat, mit 1. Juni aufgelassen wird. Der Güterverkehr mit der Zuckerfabrik Svojšic wird nunmehr nur durch die Station Bošic vermittelt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 1. März 1900, Z. 79.830 ex 1899, dem Grafen Josef Teleki und dem Civilingenieur Josef Hajós in Budapest für eine von der zukünftigen Station Dab der projectirten Localbahn Ráczkeve—Dab—Duna-Pataj (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 2) abzweigende und diese im Berciche des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun in der Station Dömsöd mit der Hauptlinie Budapest — Zimony (Semlin) — Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrts-Station verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 1. März 1900, Z. 3652, dem Grafen Josef Teleki und Consorten für eine von einem geeigneten Punkte der Theilstrecke Soroksár—Kun-Szent Miklos-Tass der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Dömsöd, Dab, Szalk-Szent Márton, Dunavecse, Apostag, Duna-Egyháza, Solt und Kis-Harta mit der Donau nächst Duna Pataj und seinerzeit in der zukünftigen Endstation Duna-Patej mit der projectirten Localbahn Ráczkeve—Dab—Duna-Pataj (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 2) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 1. März 1900, Z. 7381, dem Municipium des Comitates Abanj-Torna für eine

a) von der Station Szikszó der Hauptlinie (Bupap st—) Miskolcz—Kassa der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Alsó-Vadász, Jánosd, Homorogd, Kupa, Felsö-Vadász, Orosz-Gadna, Gágy-Bátor, Rakacza-Szend, Rakacza-Szinszfa, Krasznik-Vajda, Büllös und Ruzita in der Station Szepsi mit den Localbahnen Kassa—Szepsi-Torna und Szepsi-Meczenséf verbindende,

b) von der zukünftigen Station Rakacza-Szend, eventuell Rakacza-Szinszfa abzweigende und die Linie a) über Viszló, Szent-Jakob, Hidvég-Ardó und Torna-Vendégi in der Station Torna mit den Localbahnen Kassa-Torna und Torna-Miskolz verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 8. März 1900, Z. 1071, dem Eisenbahn-Bauunternehmer Alexander Visnovszky in Budapest für eine

a) von der Station Ypoly-Szakállos der Localbahn Csata—Balassa-Gyarmat der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Szete, Szászd, Deménd, Magyarád (Comitat Bars), Szántó, Bori, Csánk und Vársán in der Station Léva mit der Localbahn Párkány-Nána—Garam-Berzencze verbindende,

b) von der Station Léva aus die Linie a) über Dobo-Berekalja, Solymos, Zsember, Bát, Tót-Baka, Bakabánya, Uhliszka und Gyekes in der Station Selmeczbánya (Schemnitz) mit der Localbahn Garam-Berzencze—Selmeczbánya der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende,

c) von der Station Selmeczbánya aus die Linie b) über Banka, Hodrusbánya und Alsó-Hamor in der Station Zsarnócza mit der Linie Garam-Berzencze — Léva — Párkány-Nána verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Minimal- und Maximal-Fahrgeschwindigkeit.) Obzwar das Ausmass der Fahrgeschwindigkeit mit Rücksicht auf die Streckenverhältnisse, den Rang der Züge, deren Anschlüsse und normale Belastung für jede einzelne Strecke strenge normirt ist, bestehen jedoch, und zwar mit specieller Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers seit neuester Zeit einzelne Ausnahmen sowohl bezüglich der Grenze der Maximal-Fahrgeschwindigkeit, als auch des Spielraumes zwischen dem Minimal- und Maximal-Fahrtempo, und zwar Kilometer per Stunde:

A. Im Bereiche nachbenannter Localeisenbahnen:

1. 30 bis 35 km auf den Linien Kis-Czell—Czáktornya, Boba—Ukk und Ukk—Tapolcza der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen (Staatsbetrieb); auf der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Vaskoh-Barest der Biharer Comitats-Localbahnen (Staatsbetrieb); auf der Linie Margitta—Szilágy-Somlyó der Szilagyságier Comitats-Localbahnen (Staatsbetrieb);
2. 35 bis 40 km auf den Linien Kaposvár—Fonyód-Fürdö der Somogyer Comitats-Localbahnen, der Nagyvárad—Ér-Mihályfalva der Biharer Comitats-Localbahnen und der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja des Staatsbetriebes.

B. Im Bereiche nachbenannter Vollbahnen:

3. 40 bis 55 km auf der 73 km langen Theilstrecke Marmaros-Sziget — Körösmezö der Hauptlinie Budapest — Marmaros-Sziget—Körösmezö (—Voronjenka—Stanislau);
4. 55 bis 70 km auf der 75 km langen Theilstrecke Bánréve—Fülek der Eisenbahn Zólyom (Sillein)—Fülek—Bánréve—Miskolcz und der 200 km langen Theilstrecke India—Vinkovcze der combinirten Grenzbahn Zágráb (Agram)—Sziszék—Vinkovce—India—Zimony (Semlin);
5. 76 bis 80 km auf der 165 km langen Theilstrecke Nagyvárad (Grosswardein)—Kolozsvár (Klausenburg) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Kolozvár—Brassó (Kronstadt)—Predeal;
6. 80 bis 90 km auf der 187 km langen Theilstrecke Salgótarján—Ruttka der Hauptlinie Budapest—Salgótarján—Ruttka (—Csacza—Oderberg).

— (Legung von Goliathschienen auf der Waagthalbahn Galánta-Zsolna.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, mit Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers beschlossen, dass in das für die Jahre 1900—1903 ausgearbeitete Arbeitsprogramm der kgl. Ungar. Staatsbahnen auch die Waagthal-Bahnlinie zum Zwecke der Versehung ihres Oberbaues mit Goliathschienen aufgenommen werde. Begründet wird diese Massnahme damit, dass sowohl der Personen- wie der Güterverkehr auf der Waagthallinie, als der natürlichen Route des deutsch-orientalischen Verkehres, in steter Zunahme begriffen ist. Behufs Befriedigung der Ansprüche des Personenverkehres wurden schon im vorigen Jahre zwei Schnellzüge auf dieser Linie eingeführt, welche die Zeitdauer der Fahrt Berlin—Budapest von 22 Stunden auf 17 verkürzten. Vom 1. Mai werden im Anschlusse an die auf der Marchegger Linie verkehrenden Ostender und Orient-Expresszüge täglich Expresszüge verkehren, wodurch die Berlin-Budapester Fahrt auf 16 Stunden reducirt wird. Um aber alle Ansprüche des Personenverkehres in dieser Relation weitergehend zu befriedigen, soll es

dem reisenden Publicum ermöglicht werden, ohne Wagenwechsel von Berlin über Budapest nach Konstantinopel und zurück zu den normalen Fahrpreisen gelangen zu können. Dies wird nur dadurch ermöglicht, dass die Leistungsfähigkeit der Waagthallinie, sowohl was die Verwendung schwerer Maschinen, die Zahl der Züge als auch die Fahrgeschwindigkeit betrifft, genügend gesteigert wird, was den Oberbau mit Goliathschienen zur unabweislichen Vorbedingung hat. Nach dem vom Minister bereits genehmigten Programm werden von der 152 Kilometer langen Waagthallinie im Jahre 1900 25, in den Jahren 1901 und 1902 je 40 und im Jahre 1903 57 Kilometer die schweren Schienen erhalten.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung im Interesse der Durchführung des Baues der neuen Linie am linken Donauquai zur Verbindung der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Franz Josef-Brücke—Eskütér (Schwurplatz) längs dem Corso mit der nächst der Kettenbrücke gleichfalls als Sackbahn endigenden Hauptlinie Akademiepalast—Grosse Ringstrasse—Bororusplatz und Ringstrasse—Podmaniczkystrasse—Városliget (Stadtwäldchen [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19]) die Erhöhung ihres Actiencapitals von Kronen 5,000.000 auf K 6,000.000 beschlossen und der hauptstädtischen Communalverwaltung als ersten Instanz den Amortisirungsplan für die neuen, sowie den Verlosungs- und Einlösungsplan für die alten und neuen Titres vorgelegt. Die Communalverwaltung hat die ihrerseits als richtig befundene Vorlage sowohl, als auch den Entwurf der infolge dieser Transaction zu modificirenden Statuten dem kgl. ungarischen Handelsminister zur Genehmigung vorgelegt und die Direction der Gesellschaft verständigt, dass nach erfolgter ministerieller Sanction ihrerseits kein Anstand dagegen obwaltet, den Bau sofort in Angriff zu nehmen.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau einer bis zum Friedhofe im Farkasvölgy [Wolfsthal] führenden Linie.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat den Ausbau der schon seit Längerem projectirten Linie Buda (Ofen)—Farkasvölgy bis zum dortigen Centralfriedhofe der donaurechtsseitigen Bezirke beschlossen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1897 und Nr. 11 ex 1898). Diese, das Ofener Betriebsnetz der Gesellschaft ergänzende und gleich der Anschlusslinie an das Hauptnetz mit elektrischer Kraft zu betreibende Flügelbahn ist auch von Bedeutung für die Entwicklung der Villegiaturen im Bereiche der Thäler des Schwabenberg-Gebirgsstockes.

Ungarische Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe im Jahre 1899. (Statistischer Ausweis über die Längen, Verkehrsergebnisse und Einnahmen im Vergleiche zum Vorjahre 1898.) Im Königreiche Ungarn standen zu Ende 1899 elf Strasseneisenbahnen mit elektrischen Motoren im Betriebe, von welchen fünf mit einer Gesammtlänge von 100·2 km in Budapest, die übrigen sechs Strasseneisenbahnen mit einer Gesammtlänge von 35·7 km in Provinzstädten sich befinden, und zwar:

Name der Eisenbahn	Betriebslänge in Kilometern	Verkehr im Jahre 1899		Einnahmen in Gulden österr. Währ.	
		Personen	Gütertonnen	1898	1899
Budapester Strasseneisenbahnen	51·4	39,874.508	6.709	3,234.106	2,941.077
Budapester Stadtbahnen	27·4	18,727.739	—	1,413.164	1,418.536
Franz Josef-Untergrundbahn	3·7	3,026.470	—	293.784	325.901
Budapest-Ujpest-Rákospalota	12·7	3,048.976	115.085	226.507	228.545
Budapester Vorortebahn	5·4	308.390	9.378	24.266	23.588
Miskolczer Strasseneisenbahn	6·6	586.022	—	42.636	46.174
Pozsonyer (Pressburger) Strasseneisenbahnen	6·6	1,260.829	—	92.792	80.437
Szabadkaer (Maria-Theresiopeler) Strasseneisenbahnen	10·0	373.970	—	37.319	38.950
Szombathelyer (Steinamangerer) Strasseneisenbahnen	1·6	295.480	—	16.936	15.016
Temesvárer Strasseneisenbahnen	10·3	1,409.722	—	123.372	93.896
Fiumaner Strasseneisenbahnen	0·6	125.504	—	6.684	—

Von diesen begann die Einführung des elektrischen Betriebes bei der Temesvárer Strasseneisenbahn erst am 1. August 1899 und bei der Fiumaner Strasseneisenbahn erst am 7. November 1899. — Mit Hinzurechnung der im Laufe des Monates Jänner 1900 dem Betriebe übergebenen 4·6 km langen Theilstrecke Budapest—Budafok (Promontor) der in Vollendung begriffenen elektrischen Localbahn Budapest (rechtsseitiger Brückenkopf der Franz Josef-Brücke)-Promontor-Tétény beträgt gegenwärtig die Gesammtlänge des Budapester elektrischen Bahnnetzes 106·65 km, wovon 26·5 km mit unterirdischer, 80·15 km mit Oberleitung versehen sind. Auf die Budapester Strassenbahn-Gesellschaft entfallen 56·95 km (12·8 km unterirdische, 44·15 km Oberleitung), auf die Budapester elektrische Stadtbahn 27·05 km (13·7 km mit unterirdischer, 13·45 km mit Oberleitung), auf die Franz Josef-Untergrundbahn 3·6 km, auf die Budapest-Neupest-Rákospalotaer Bahn 11·15 (nur Oberleitung), und auf die Budapest-Promontorer Localbahn 11·15 km (Oberleitung). Die Gesellschaften verfügen über einen Wagenpark von 591 Waggons, und zwar die Strassenbahn über 357, die elektrische Stadtbahn über 150, die Untergrundbahn über 20, die Budapest-Neupest-Rákospalotaer Bahn über 44 und die Promontorer über 20 Waggons. Im Bau begriffen sind ferner die Verlängerung der Zuglóer Linie bis zum Hajtsárut und die Bahn ins Lipótföld (Leopoldifeld) im Schwabenberggebirgsstock, schliesslich das zweite Geleise der Linie Universität—Barossgasse und die Verbindungsbahn zwischen den Linien Lipót—Körut und Theresz-Körut (Leopoldring und Theresienring).

Export von geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn nach Deutschland. (Errichtung einer Grossschlächterei in Szegedin.) Ein Consortium von Borstenviehhändlern in Berlin und Ratibor hat, wie aus Budapest berichtet wird, Delegirte nach Szegedin entsendet, um die Frage constanten Exportes von geschlachtetem Borstenvieh nach Deutschland nicht nur in facia loci zu studiren, sondern auch um Probeschlachtungen beizuwohnen und von dem hiebei gewonnenen Fleische einige Waggonladungen nach Deutschland zu senden. Sollte sich der Versuch bewähren und das Consortium von Seiten der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen sowohl die Gewährung entsprechender Tarife, als auch die Zusicherung täglich promptester directer Expedition erzielen, würde sofort in Szegedin eine mit allen Errungenschaften der modernen Technik ausgestattete, mit der Bahnstation direct durch Geleise verbundene Borstenvieh-Grossschlächterei errichtet werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate September.) Im Monate September sind auf deutschen Eisenbahnen, ausschliesslich der bayerischen, 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 14 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 8 Zusammenstösse auf freier Bahn (sämmtlich bei Güterzügen), 15 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Reisende und 13 Bahnbedienstete verletzt.

Bayern. (Strassenbahn- und Eisenbahnconcessionen.) Seitens des zuständigen bayerischen Staatsministeriums wurde der Stadtgemeinde München die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine elektrische Strassenbahn von München nach Pasing auf die Dauer eines Jahres und dem Ausschusse für Erbauung einer Privatlocalbahn von Schwaitsee nach Endorf die Projectirungsconcession für genannte Bahnführung auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Württemberg. (Concessionirung von Nebeneisenbahnen.) Das „Regierungsblatt für das Königreich Württemberg" veröffentlicht die Concessionsurkunde für die Nebeneisenbahnen von Ebingen nach Onstmettingen, von Gaildorf nach Untergröningen und von Amstetten nach Laichingen. Hienach werden die Concessionen der Actiengesellschaft „Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft" mit dem Sitze in Stuttgart ertheilt. Für die Ausführung dieser Bahnen gewährt der Staat der Gesellschaft einen einmaligen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Beitrag, und zwar für die Linie Ebingen—Onstmettingen Mk. 10.000 für das Kilometer Bahnlänge, im Ganzen nicht mehr als Mk. 82.500, für die Linie Gaildorf — Untergröningen Mk. 18.000 für das Kilometer Bahnlänge, im Ganzen nicht mehr als Mk. 343.300, und für die Linie Amstetten—Laichingen Mk. 20.000 für das Kilometer Bahnlänge, im Ganzen nicht mehr als Mk. 382 800. Die Bahn Ebingen-Onstmettingen soll normale Spurweite erhalten. Die Spurweite der beiden anderen schmalspurigen Bahnen bleibt der Entscheidung des zuständigen Ministeriums vorbehalten. Der Bau dieser beiden Bahnen muss so eingerichtet werden, dass mit Hilfe von Rollschemeln normalspurige Wagen auf dieselben übergehen können. Die Concession ist auf die Dauer von 90 Jahren, vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung der zuletzt in Betrieb gelangenden Strecke an gerechnet, verliehen. Nach Ablauf dieser Frist gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigenthum des Staates über.

Italien. (Directe Linie Paris—Mailand.) Das Comité der Paris-Lyon-Mediterranée hat der Direction der Gesellschaft die Annahme des Projectes des Ingenieurs Turettini für den Durchstich des Fancilleberges anempfohlen; derselbe wird die Entfernung zwischen Paris und Mailand auf 885 km herabmindern, während die jetzige Entfernung via Modane—Maçon 1049 km beträgt.

— (Kürzere Bahnverbindung zwischen Turin und Marseille.) Unter den vielen Projecten, welche in letzter Zeit aufgetaucht sind für den Bau einer neuen kürzeren Bahnverbindung zwischen Turin und Marseille über einen der Pässe der westlichen Alpen, möchte dasjenige erwähnt werden, welches, gegenwärtig die betheiligten Kreise am meisten beschäftigt und welches diese Verbindung durch eine Bahn erreichen will, welche, von dem jetzigen Bahnhofe Torre Pellice der Bahn Turin-Torre Pellice ausgehend, dem Thale des Pellice entlang über den Pass des Mont Dauphin das auf französischem Boden gelegene Thal der Durance erreicht und diesem entlang in das der Rhône mündet und ihm bis Marseille folgt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Bestimmungen für das Handgepäck.) Die General-Direction der Mittelmeerbahn hat im Einvernehmen mit jenen der Adriatischen und Sicilischen Eisenbahnen dem Ministerium folgenden Nachtrag zum Artikel 44 der Tarife vorgeschlagen, und wurde dieser Nachtrag auch genehmigt:

„Jene Reisende, welche in die Wagen ein Handgepäck mitnehmen, dessen Gewicht 25 kg oder dessen Umfang 50 dm³ überschreitet, sind unter allen Umständen zur Zahlung der normalen Gepäcksgebühr und einer Zuschlagstaxe in der gleichen Höhe dieser Gebühr für das ganze auf diese Art beförderte Gepäck verpflichtet.

Die Zahlung ist für die Strecke von der Abgangsstation bis zu jener Station zu leisten, in welcher die Unregelmässigkeit festgestellt wurde und in welcher dann auch die Aufgabe des bezüglichen Gepäckes zu veranlassen ist."

— (Verpackung für die Versendung von landwirthschaftlichen Producten.) Im Monate April findet in Rom eine vom Vereine der italienischen Landwirthe veranstaltete Ausstellung von sicheren, bequemen und billigen Verpackungen für die Versendung von landwirthschaftlichen Erzeugnissen statt. Die Ausstellung umfasst sechs Abtheilungen, je nach der Natur der Erzeugnisse: frisches und geselchtes Fleisch und Wurstwaaren; frische und zubereitete Fische und Meerthiere; Milcherzeugnisse; Getreide, Samen und Mehle; Weine, Oele, Sprit und Liqueure; frische und eingemachte Früchte und Gemüse; frische Pflanzen und Blumen u. s. w. Es sind für die besten vorgeschlagenen Verpackungsarten bedeutende Geldpreise ausgeschrieben. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Rumänien. (Eröffnung eines städtischen Lagerhauses in Bukarest.) Am 1. November ist in Bukarest ein mit der Station Bukarest Nordbahnhof durch Geleise verbundenes städtisches Lagerhaus mit Namen Geagoga, in welchem sich ein Zollamt befindet, eröffnet worden. Alle Wagenladungen, deren Frachtbriefadressen neben dem Namen des Adressaten den Zusatz „städtisches Lagerhaus Geagoga" enthalten, werden dem Lagerhause zugeführt, einzelne Stückgüter mit dieser Bezeichnung werden nicht befördert.

Russland. (Centralstelle für den Sanitätsdienst auf den russischen Bahnen.) Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten hat in der letzten Zeit wiederholt dem Sanitätsdienste auf den Bahnen seine Aufmerksamkeit zugewandt. Neuerdings wird mitgetheilt, dass beschlossen worden sei, im Ministerium eine Centralstelle zu schaffen, von der aus das gesammte Sanitätswesen auf den Eisenbahnen möglichst einheitlich geleitet werden soll.

Der Anfang ist damit gemacht worden, dass beschlossen wurde, an den Kreuzungsstationen der Eisenbahnen Krankenhäuser zu errichten. In gesonderten Gebäuden werden sich die Krankenzimmer, die Apotheke und die Verwaltungsräume befinden. Ausserdem werden auch Entbindungsasyle mit nicht weniger als je zwei Betten bei diesen Hospitälern eingerichtet werden.

Ferner ist bestimmt worden, dass die Bahnärzte in Zwischenräumen von je fünf Jahren auf einer Universität einen Cursus durchzumachen haben, um sich mit den Fortschritten auf medicinischem Gebiete bekannt zu machen.

— (Centralbahnhof für Warschau.) Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die sich auch weit über das zunächst davon betroffene Warschau hinaus bemerkbar machen wird, ist die Anlage eines Centralbahnhofes daselbst. Die gegenwärtige Lage der verschiedenen Bahnhöfe in Warschau war denkbar unbequem und veranlasste einen grossen Theil der Reisenden von einem Bahnhofe zum anderen mittelst Fuhrwerks den Weg zurückzulegen. Diesen allmälig unhaltbar gewordenen Zuständen soll nunmehr Abhilfe geschaffen werden, indem für Warschau ein zeitgemässer Centralbahnhof erbaut werden soll, dessen Pläne bereits vom Ministerium der Verkehrsanstalten genehmigt worden sind. Unter den vielen Plänen, die bezüglich der Wahl des Platzes vorlagen, wurde derjenige, der den heutigen Bahnhofsplatz der Warschau-Wiener Bahn im Auge hat, angenommen. Die Verbindung mit den breitspurigen Eisenbahnen auf dem rechten Weichselufer wird vermittelst eines Tunnels, der unter der Jerosolimska Aleja geführt wird, und einer über die Weichsel neu zu erbauenden Brücke bewerkstelligt werden. Von den zu diesem Zwecke erforderlichen Kosten entfallen auf die Warschau-Wiener Eisenbahn Rubel 6,000.000, auf die Weichselbahnen R. 3,000.000 und auf die Petersburg-Warschauer Bahn R. 1,000.000. Die Vorbereitungsarbeiten werden schon im künftigen Jahre in Angriff genommen werden und das Budget der Weichselbahnen, deren Verwaltung die Leitung dieser Arbeiten übertragen ist, mit R. 50.000 belasten. Zur Beaufsichtigung des Baues des Centralbahnhofes ist vom Ministerium der Verkehrsanstalten ein besonderer Ausschuss eingesetzt worden.

Der Tunnel und die Weichselbrücke werden doppelgeleisig. Die Baukosten der Brücke sind mit R. 4,000.000 veranschlagt. („Ztg. d. V. D. E.-V.")

Schweiz. (Vollziehungsverordnung zum Eisenbahnrückkaufsgesetze.) Der schweizerische Bundesrath hat die im Eisenbahnrückkaufsgesetze vorgesehene Vollziehungsverordnung erlassen. Danach ist die General-Direction der Bundesbahnen spätestens im December 1900 zu wählen und soll ihren Dienst am 1. Juli 1901 antreten. Der Verwaltungsrath der Bundesbahnen tritt am 1. October 1900 in Wirksamkeit, die Constituirung der Kreiseisenbahnräthe erfolgt im August 1900. Die Wirksamkeit der Kreiseisenbahnräthe beginnt am 1. Mai 1903, die Wirksamkeit der Kreis-Directionen am 1. Mai 1900.

Japan. (Organisation der Eisenbahnen in Japan.) Die „Railroad Gazette" berichtet Folgendes über die Organisirung der Eisenbahnen in Japan: Zur Zeit des Beginnes des Eisenbahnbaues waren die Agenden des gesammten Eisenbahnwesens in einem „Tetsudo-Kakari" genannten Ressort des dem Finanzminister unterstehenden Bureau concentrirt, welches später dem Ministerium des Innern einverleibt wurde. Als im October des Jahres 1870 das Ministerium für öffentliche Arbeiten creirt wurde, übernahm dieses das Eisenbahnbureau, und zwar mit der Bezeichnung „Tetsudo-Rio", dessen Aufgabe damals in erster Linie die Verfassung der verschiedenen Reglements war, welche auch heute noch mit nur geringen Modificationen in Kraft sind. Als im Jahre 1877 die Auflassung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten erfolgte, wurde das Eisenbahnbureau als selbstständige Section organisirt und mit der Bezeichnung „Tetsudo-Kyoku" direct dem Cabinete unterstellt. Nach Erfliessen des Gesetzes vom Jahre 1887, betreffend die Concessionirung und den Betrieb von Privatbahnen, wurde deren oberste Controle dem „Tetsudo-Kyoku" anvertraut, im Jahre 1897 aber ausserdem eine neue selbstständige Section errichtet, deren Ingerenz ausschliesslich nur der Bau und die Ueberwachung des Betriebes der Staatseisenbahnen zugewiesen ist.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Statistik des gesammten Eisenbahnwesens im Jahre 1898 im Vergleiche zu jenem des Jahres 1897.) Der jüngst erschienene officielle statistische Bericht des Interstates Commerce stellt die Ergebnisse des gesammten Eisenbahnwesens der Vereinigten Staaten von Amerika und dessen Entwicklung im Vergleiche zu jener des Vorjahres 1897 in folgenden Ziffern dar:

	1898	1897
Gesammtlänge in englischen Meilen	186.810	183.610
Gesammtlänge der Geleise in englischen Meilen	245.238	241.700
Davon der Oberbau		
mit Stahlschienen	220.803	215.657
mit Eisenschienen	24.435	20.042
Locomotiven	36.746	36.410
Personenwagen	25 814	26.654
Gepäckswagen	8 049	8.180
Güterwagen	1,284.870	1,234.972
Anzahl der Reisenden	514,982.288	564,106.525
Anzahl der Gütertonnen	912,973.853	788,385.448
Investitionscapital in Dollars	11.968,751.240	11.915,995.507
Einnahmen		
nach dem Personenverkehre in Dollars	272,589.591	253,557.936
Einnahmen		
nach dem Güterverkehre	803,924.526	780,351.989
Diverse Einnahmen	108,044.607	98,656.751
Gesammteinnahmen	1.249,558.724	1.132,866.626
Reingewinn	494,203.378	440,423.344
In Percenten	4·13%	3·7%
	+ 1·10%	

Die Betriebsspesen im Jahre 1898 stellen sich bei einer Bruttoeinnahme von D. 1.249,558.724 gegenüber dem Reingewinne von D. 494,203.378 auf D. 755,355.346 und im Vorjahre 1897 bei einer Bruttoeinnahme von D. 1.132,866.226 gegenüber dem Reingewinne von D. 440,423.344 auf D. 692,442.882, somit in beiden Jahren auf durchschnittlich 60 Percent der Bruttoeinnahme.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Trieste" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 3203 Tonnen Gehalt ist am 24. November 1899 mit 27 Passagieren und 1375 Gewichtstonnen factischer Ladung, von denen 1236 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 1 Collo Manufacturwaaren, 1 Collo Metallwaaren, 23 Colli Esswaaren; nach Rangoon 2 Colli Glasperlen, 1 Collo Glaswaaren; nach Suez 2 Colli Manufacturwaaren; nach Aden 1100 Colli Zucker; nach Massaua 75 Colli Bier; nach Hodeidah 1 Collo Manufacturwaaren, 100 Colli Zucker; nach Karachi 27 Colli Knöpfe, 70 Colli Papier, 5 Colli Spielkarten, 31 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Garn, 3 Colli Spielwaaren, 100 Colli Hopfen, 10 Colli Spielkarten, 29 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 53 Colli Metallwaaren, 3 Colli Möbel, 16 Colli Glasperlen, 23 Colli Porzellan, 1 Collo Schuhwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 18 Colli Glaswaaren, 9070 Colli Zucker; nach Bombay 7 Colli Knöpfe, 2 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Glasperlen, 84 Colli Glas; nach Madras 1 Collo Glasperlen; nach Bagdad 150 Colli Zucker; nach Bassorah 100 Colli Zucker; nach Bushire 150 Colli Zucker; nach Bunder-Abbas 800 Colli Zucker; nach Colombo 2 Colli Knöpfe, 1 Collo Musikinstrumente, 4 Colli Glasperlen, 1 Collo Glaswaaren; nach Penang 10 Colli Papier, 350 Colli Zucker; nach Singapore 12 Colli Papier, 1 Collo Glasperlen, 80 Colli Schwefel; nach Soerabaya 76 Colli Metallwaaren; nach Batavia 3 Colli Muster; nach Padang 1 Collo Muster; nach Hongkong 1 Collo Glaswaaren; nach Manila 14 Colli Papier; nach Shanghay 4 Colli Papier, 48 Colli Parfumerieseife, 2 Colli Glaswaaren, 2 Colli Wein, 395 Colli Zündhölzchen und nach Kobe 400 Colli Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 266.754.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Combinirte Tour- und Retourkarten zwischen Wien-Budapest oder umgekehrt.) Ab 7. April werden combinirte Tour- und Retourkarten zwischen Wien-Budapest zur Ausgabe gebracht. Diese Tour- und Retourkarten haben 14tägige Giltigkeit, gerechnet vom Tage der Abstempelung in Wien, bezw. Budapest, und berechtigen sowohl auf der Schiffs- als auch auf der Bahnstrecke zur einmaligen Fahrtunterbrechung innerhalb der Giltigkeitsdauer gegen Anmeldung beim Stationsvorstande der Unterbrechungsstation.

Die Fahrpreise betragen:

Wien-Budapest I. Platz Schiff, Budapest-Wien I. Classe Bahn, Schnellzug oder umgekehrt	K 36
Wien-Budapest I. Platz Schiff, Budapest-Wien II. Classe Bahn, Schnellzug oder umgekehrt	„ 27
Wien-Budapest I. Platz Schiff, Budapest-Wien I. Classe Bahn, Personenzug oder umgekehrt	„ 29
Wien-Budapest I. Platz Schiff, Budapest-Wien II. Classe Bahn, Personenzug oder umgekehrt	„ 22
Wien-Budapest II. Platz Schiff, Budapest-Wien III. Classe Bahn, Personenzug, oder umgekehrt	„ 14
Wien-Budapest III. Platz Schiff, Budapest-Wien III. Classe Bahn, Personenzug oder umgekehrt	„ 12

Beim Uebersteigen von einer niederen Wagen- (Schiffs-) Classe in eine höhere, bezw. bei Benützung einer höheren Zugsgattung als der am Billet angegebenen, ist die tarifmässig entfallende Preisdifferenz nach den Bestimmungen der Localtarife der betreffenden Verwaltung nachzuzahlen. Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahre, für welche keine besonderen Plätze beansprucht werden, fahren gebührenfrei. Einzelne Kinder bis zum 10. Lebensjahre geniessen keine Ermässigung. 2 Kinder unter 10 Jahren können mit einer combinirten Tour- und Retourkarte fahren. Auf der Fahrt von Budapest nach Wien kann entweder die Linie Budapest — Bruck a. L. oder die Linie Budapest—Marchegg benützt werden. Express und Luxuszüge können ab Budapest mit Fahrkarten I. Classe Schnellzug gegen Aufzahlung benützt werden. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Schiffsstrecke gewährt.

— (Eröffnung der Schiffsstationen Apostag und Somovit für den Personen- und Güterverkehr.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden nunmehr auch die bisher nicht eröffneten Stationen Apostag und Somovit für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einführung eines neuen Remorquirungstarifes.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart die Bestimmungen eines neuen ab 20. März 1900 giltigen Tarifes für Remorquirungen fremder Fahrzeuge. Der neue Tarif enthält Modificationen der bisherigen Remorquesätze und der Tarifbestimmungen. Mit dem Erscheinen des neuen Tarifes tritt der vom 1. November 1896 giltige Remorquetarif ausser Kraft.

— (Eröffnung des regelmässigen Schiffsverkehres im Bereiche einer Theilstrecke der gesellschaftlichen Betriebslinien.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass der regelmässige Verkehr der Personenschiffe auf der Strecke Zimony (Semlin) — Belgrad — Orsova — Galatz am 16. März aufgenommen wurde. Die Abfahrt der Dampfer erfolgt von Zimony nach Orsova jeden Sonntag, Dienstag und Freitag um 4 Uhr Früh, von Orsova nach Galatz an denselben Tagen um 4 Uhr Nachmittags, von Galatz nach Orsova jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 11 Uhr Nachts und von Orsova nach Zimony jeden Montag, Donnerstag und Samstag um 5 Uhr Früh. Die Stationen Somovit und Pancsova werden wegen Hochwassers bis auf Weiteres nicht berührt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 28. März bis 3. April 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

28. März, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Danubio", Capitän D. Mastrorigo, mit Berührung von Pola.* Lussinpiccolo Zara. Zaravecchia, Sebenico, Traü, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

29. März, um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro).
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
(in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien),
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

30. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro).
Dampfer „Sultan", Capitän G. Gilhuber,
mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teono, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

31. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B).
Dampfer „Bosnia", Capitan L. Ivancich,
mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

3. April, um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda", Capitän S. Tomanovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulciguo, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

28. März, Dampfer „Carlotta", Capitän F. de Marocchino
30. „ Dampfer „Carlotta", Capitän F. de Marocchino
2. April, Dampfer „Carlotta", Capitän F. de Marocchino
} um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

28. März, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.
Ankunft in Triest des Luxuszuges London—Ostende—Wien—Triest am 28. März um 10 Uhr 58 Minuten Früh.

29. „ um 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Saturno", Capitän C. Matkovich,
mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

1. April, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Hungaria", Capitän V. Gutmann,
mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesme, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Constanta, Sulina, Galatz und Braila.

3. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Espero", Capitän G. Lucovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa, und in Piräus nach Khios und Smyrna.

4. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

3. April, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),**
Dampfer „Imperator", Capitän G. Klausberger,
mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe, sowie nach Hongkong und Shanghai.

9. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Moravia", Capitän A. Calahrese.
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay **, Colombo und Rangun.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Trieste", Capitän A. Mitis,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

19. April, Dampfer „Orion", Capitän L. Giurgevich, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im April 1900.)

Im Monate April 1900 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	April
Liverpool	„Alsatian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Rosario"	1—10
Antwerpen	„Széchényi"	5—15
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	5—15
London	„Szt. László"	5—15
Rotterdam		10—20
Rouen	„Deák"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino"	15—25
Hamburg	„Lusitania"	15—25
Liverpool	„Algerian"	15—25
Rouen*		15—25
Barcelona, Valencia*	„Matlekovits"	25
Algier,[1]) Glasgow*	„Petőfi"	20—30
London	„Sultana"	20—30
Liverpool	„Cypria" (Cunard Line)	20—30
Gibraltar,[1]) Bordeaux*	„Zrinyi"	25/IV—5/V

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.
In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	April
Liverpool	Triest, Fiume	„Andalusian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Finland"	1—10
Rouen	„ „	„Stefánia"	1—10
Rotterdam	„ „	„Nagy Lajos"	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Tyria" (Cunard Line)	5—15
Rouen	Triest, Fiume	„B. Kemény"	5—15
London	„ „	„Austria"	10—20
Liverpool	„ „	„Leshian"	15—25
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Yeddo"	15—25
London	„ „	„Zichy"	15—25
Rouen	„ „	„Jokai"	20—30
Glasgow	„ „	„Báthori"	20—30
Bordeaux	„ „	„Mátyás Király"	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Pavia" (Cunard Line)	20—30

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Ahfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Rákóczy" am 5., „Adria" am 12., „Andrássy" am 21. und „Tisza" am 28. April;
ab Marseille: „Tisza" am 1., „Andrássy" am 8., „Zrinyi" am 15., „Rákóczy" am 22. und „Adria" am 29. April.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 6. März bei der Firma:
„Eisenbahn Lemberg—Bełzec-Tomaszów"
Dr. Eduard Rittner als Verwaltungsrathsmitglied über Ableben gelöscht und Se. Excellenz Dr. Stanislaus Ritter Madeyski von Poray als von der k. k. Regierung entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:
„K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft"
wurde Dr. Eduard Rittner als Verwaltungsrathsmitglied über Ableben gelöscht und Se. Excellenz Dr. Stanislaus Ritter Madeyski von Poray als von der k. k. Regierung entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 12. November dem öffentlichen Verkehre übergebene 5·96 km lange Strecke Grafing-Ebersberg der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, sowie die am 1. November für den Gesammtverkehr eröffnete, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehende Strecke Belovar—Misulinovac (10.099 km) nebst den am gleichen Tage für den Wagenladungsgüterverkehr eröffneten Flügellinien Misulinovac zum Eduardstolleu (2·733 km) und Misulinovac zum Josefsstollen (4·022 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Osterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai 1900 gelangt ein neuer Tarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Ausgabe.

Durch diesen Tarif wird der vom 1. Februar 1897 giltige gleichnamige Tarif sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 28. März 1900. [314]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einbeziehung der Artikel „Häute und Felle, rohe, etc." in die Güterclassification.

Mit Giltigkeit vom 16. März 1900 wurde in die Güterclassification, Theil I, Abtheilung B, des Verbandsgütertarifes für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. September 1896 folgende Position aufgenommen:

Bezeichnung der Waaren	S	St	SW	AT	G
Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete . . .			I		G

Die beiden Positionen: „Häute, gesalzene oder getrocknete" und „Felle (Hammel-); Felle, gekalkte oder gesalzene; Felle, rohe und getrocknete" sind gleichzeitig in Wegfall gekommen.

Wien, am 29. März 1900. [315]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Juni 1883.

Frachtberechnung für Felle und Häute.

Ab 16. März 1900 haben die Frachtsätze des Ausnahmetarifes b 1 (Nachtrag VII) für die Artikel „Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete (nicht aber gegerbte" nur noch Giltigkeit, sowie sie niedriger sind als die Sätze des Specialtarifes I.

Wien, am 28. März 1900. [316]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten.

Anlässlich der Osterfeiertage wird die Giltigkeitsdauer der im obgenannten Verkehre am 3. April 1900 und an den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten von tarifmässig kürzerer Dauer bis einschliesslich 27. April 1900 verlängert.

Wien, am 28. März 1900. [317]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Tarif-Theil II, Heft 2.

Einbeziehung der Station Nadbrzezie-Landungsplatz transit und Eliminirung der Station Nadbrzezie transit.

Mit Giltigkeit vom 15. April 1900 wird in den vom 1. Jänner 1897 bestehenden Tarif-Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc., im obbezeichneten Verkehre, Seite 14, in die Schnitt-Tafel A unter a) und b) die Station Nadbrzezie-Landungsplatz transit mit folgenden Schnittsätzen aufgenommen:

Kilometer	Bis zum Schnittpunkte von	a), b) und c) Getreide etc., Mais, Kleie etc. für 100 kg in Pfennigen
a) Für den Verkehr nach Stationen der kgl. Bayer. Staatsbahnen		
194	Nadbrzezie-Landungsplatz transit	63 **)

Kilometer	Bis zum Schnittpunkte von	a) und b) Getreide etc., Mais Schnittpunkt I	II	III
		für 100 kg in Pfennigen		
b) Für den Verkehr nach den übrigen deutschen Stationen				
194	Nadbrzezie-Landungsplatz transit	349 **)	270 **)	273 **)

**) Für Sendungen in loser Schüttung (ohne Säcke) ermässigt sich die Fracht um 4 Pfg. für 100 kg.

Die in der vorerwähnten Schnitt-Tafel für Nadbrzezie transit enthaltenen Schnittsätze treten am 15. Mai 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 28. März 1900. [318]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung von Tarifnachträgen.

Zu den vom 1. Mai 1898 giltigen Tarifen für den obbezeichneten directen Güterverkehr treten am 1. Mai 1900 folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag II zu Tarif-Theil I,
Nachtrag II zu Tarif-Theil II, Heft 1, und
Nachtrag II zu Tarif-Theil II, Heft 2.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen, sowie des Ausnahmetarifes Nr. 6 (Zucker) und des Ausnahmetarifes Nr. 7 (Eisen und Eisenwaaren etc.), Ausserkraftsetzung der Frachtsätze für sperrige Güter, Aufnahme neuer Stationen, Aenderungen von Stationsnamen und Druckfehler-Berichtigungen.

Wien, am 28. März 1900. [319]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über $\frac{\text{Aussig}}{\text{Schima}}$, bezw. Prag.

Ausserkraftsetzung der im Verkehre mit der Station Svojšic (St.E.G.) bestehenden Frachtsätze.

Mit 1. Juni 1900 wird die Station Svojšic der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche bisher blos dem Verkehre mit der Zuckerfabrik gedient hat, aufgelassen, und treten infolgedessen die im Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr über $\frac{\text{Aussig}}{\text{Schima}}$, bezw. Prag vom 1. Juli 1899 auf Seite 34 und 35 enthaltenen Frachtsätze für Svojšic, sowie die auf Seite 47 vorgesehenen Kilometer zum gleichen Termine ausser Kraft.

Der Güterverkehr mit der Zuckerfabrik Svojšic wird vom 1. Juni 1900 an nur durch die Station Boschitz vermittelt.

Teplitz, am 29. März 1900. [320]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

30. März: Wegen Schneeverwehung wurde auf den Strecken Lundenburg—Zellerndorf, Neusiedl-Dürnholz—Grussbach-Schönau, Drösing—Zistersdorf der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

30. März: Auf der Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof i. M. wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

30. März: Wegen Schneeverwehung wurde die Güterübernahme von fremden Bahnen in Wien-Brigittenau auf 24 Stunden eingestellt.

Wiener Localbahnen.

30. März: Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife. (Kündigung des Tarifes, Theil II, Heft 6, erste Abtheilung.) Das Heft 6, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife vom 15. October 1893, nebst Nachtrag I, enthaltend Taxen für Obst ab ostschweizerische Stationen nach Stationen Mittel- und Norddeutschlands tritt auf den 10. Juni 1900 ohne Ersatz ausser Kraft. Neue Taxen für Obst nach dem bezeichneten deutschen Gebiete werden in einem demnächst erscheinenden neuen Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife enthalten sein.

Localbahn-Actiengesellschaft in München. (Nachtrag V zu den Tarifen für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr.) Mit Wirksamkeit vom 15. März 1900 ist für den Localverkehr auf den normalspurigen bayerischen Linien: Sonthofen—Oberstdorf, Markt Oberdorf—Füssen, Murnau—Garmisch-Partenkirchen, Fürth—Zirndorf—Cadolzburg, Isarthalbahn (München Is.—Wolfratshausen—Bichl) zu dem vom 1. October 1897 giltigen Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern der Nachtrag V erschienen.

K. k. patent. **Asphalt-Granit-Blocks**	**Natur-Asphalt-**comprimé und coulé	Imprägnirte **Holzstöckel** K. k. priv. Metallic-Pflaster	K. k. patent. **Asphalt-Pflasterplatten**
K. k. patent. **Sugerit-Isolirplatten** (mit Korkbelag) gegen aufsteigende Feuchtigkeit. Bedeutende Vorzüge gegen bisherigen Kiesbelag	Gegründet 1871. **Erstes österr. Asphalt-Werk** **N. Schefftel, Wien** **Holzimprägnirung** Dachpappen- und Theerproducten-Fabrik **Comptoir: IX. Porzellangasse 1. Fabrik: Floridsdorf.**		Fugenlose **Magnolith-Fussböden** (verbessertes Xylolith) holzartig in allen Farben für Wartesäle, Corridore, Magazine etc.
Ponteros kalt verstreichbar für Eisenconstructionen, Brücken etc.	**Xerotikon** kalt verstreichbar zur Trockenlegung feuchter Mauern	Eindeckungen mit **Dachpappe** und **Holzcement**	**Carbolineum-Dachlack** Sugerit-Dachpappe etc.

Lack-, Firniss- und Farben-Fabriken
Christoph Schramm
WIEN
Offenbach a/M. — Berlin.
Gegründet 1837. — Prämiirt London 1862.
SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparatiouslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

Asphalt-Steindachpappen
in allen Stärken,
Isolirplatten
in allen Breiten, (617)
Holzcement, Dachlack und Asphaltpech
liefert
in jeglichen Mengen, in kürzester Zeit, von bester Qualität
Julius Rütgers
Fabriken für Theerproducte und Dachpappen
Angern, Witkowitz, Warnsdorf.
Direction und Verkaufsbureau: Angern bei Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1185	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	a) Brennholz, hartes und weiches, in Scheitern, Schleifholz bis 2·5 m Länge, Stock- (Wurzel-) Holz, Reiserholz, Faschinen, Schwarten bis 7 m Länge	Kapellen und Neuberg	Wien (Matzleinsdorf)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	53 Heller		Im Kartirungswege			
			b) Holz, benannt sub Punkt 1, 2, 3, 5 und 7 der Pos. H—19 der Güterclassification im Tarife, Theil I, exclusive aller zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer und exclusive der vorstehend unter a) angeführten Holzgattungen							65 Heller				
			c) Holz der Pos. H—18, H—19 und H—29 der Güterclassification im Tarife, Theil I. insoweit nicht vorstehend unter a) und b) rangirend							72 Heller				
1186	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches, getrocknetes, der Pos. O—1—a/1 und b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Gleisdorf Lassnitz Sebersdorf St. Ruprecht a. d. Raab Studenzen-Fladnitz Weiz	Budapest központi vásárcsarnok	a) Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 5.000 kg } per Wagen und Frachtbrief. c) 10.000 kg } Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller a) 251 / b) 220 / c) 219 262 / 227 / 226 300 / 260 / 251 262 / 230 / 227 241 / 213 / 212 273 / 239 / 235		Im Kartirungswege			
														Diese Frachtsätze finden auch Anwendung auf Wien (Matzleinsdorf) vorgelegene Stationen der Südbahn-Gesellschaft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1187	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz von 19—24 m Länge	Maków Milówka Rajcza Sól Węgierska-Górka	Jetetitz	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. für jeden beladenen Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 267 248 253 253 248		Im Kartirungswege		
				Maków Milówka Rajcza Sól Węgierska-Górka	Wlastetz					270 251 256 256 251				
			Holz (Pos. II—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Maków Milówka Rajcza Sól Węgierska-Górka	Branik-Hodkovička					221 203 207 207 203				
				Máków Milówka Rajcza Sól Węgierska-Górka	Modřan					223 205 209 209 205				
				Maków Milówka Rajcza Sól Węgierska-Górka	Vyšehrad					205 187 191 191 187				
1188	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes 2 des Tarifes für den in der 8. Ruhrik bezeichneten Eisenbahnverband	Prerau (K.F.N.B.)	Essen (Hauptbhf.) Essen (Hauptbhf.) Fil. Krupp Essen Nord Essen Nord Fil. Krupp	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 10. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Es bestehen keine	3·11 Mark		Im Kartirungswege		
1189	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahnen: Strakonitz-Winterberg-Wallern, Wodňan-Prachatitz-Wallern und Wodňan-Moldautbein	a) Holz des Specialtarifes 2. b) Holz des Ausnahmetarifes 1	1. Wodňan-Čičenitz transit 2. Moldautbein und Zamost	Prachatitz Chrobold Oberhaid Wallern Säumerbrücke Eleonorenhain	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, ad b) mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	Heller 1. 2. a) b) a) b) 23 22 40 37 30 28 47 43 34 32 51 47 41 38 58 53 44 41 61 56 46 43 63 58	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1190	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Tabak, roh, und zwar: Tabakblätter, unbearbeitete, und Tabakschrot	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Iglau Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfge. a) 165	Pfge. 161 *)	Pfge. 4	Im Kartirungswege		
					Iglau-Stadt k.k.St.B.				a) 171	167 *)	4			
					Sedletz-Kuttenberg				a) 120	116 *)	4			
					Tabor				a) 148	146 *)	2			
				Schönpriesen-Umschlag	Iglau-Stadt k.k.St.B.				a) 165	162 *)	3			
				Dresden-Elbkai	Iglau Oe.N.W.B.				a) 219 b) 212	215 208	4 4			
					Iglau-Stadt k.k.St.B.				a) 225 b) 218	221 214	4 4			
					Sedletz-Kuttenberg				a) 174 b) 167	170 163	4 4			
					Tabor				a) 202	200	2			*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabgebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
1191	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltung der Kuttenberger Localbahn		Mauer- und Dachziegel	Sedletz-Kuttenberg	Kuttenberg-Stadt	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Gebührentarif der Kuttenberger Localbahn vom 1. September 1899	8 Heller	6 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
1192	**Oesterr. Nordwestbahn**		a) Steine der Classe C, b) Steine des Specialtarifes 3	Kolin	Podébrad	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	a) 16 Heller b) 13 Heller	a) 8 Heller b) 8 Heller	a) 8 Heller b) 5 Heller	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenbesbotterung und Pflasterung in Podébrad bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Stadtrath in Podébrad als Empfänger erscheinen
1193	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H-18-3 c der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Stryj	Passau loco	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	280 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1194	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Oleumnaphtha (mineralisches Schmieröl), in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-) Wagen	Granica transito, bezw. Szczakowa transito (für Sendungen von allen russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Zdolbunowo—Kiew—Bachmatsch—Kursk—Woronesch—Liski—Poworino—Balaschow—Kamyschin [ausgenommen diese Linie selbst, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew—Sbitomir, Kruty—Tschernigow, Konotop—Pirogowka, Woroschba—Beredinaja-Buda und Korenjewo—Rylsk])	Wien-Nordbhf.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1900	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895	257	95	162	im Kartirungswege		
					Wien-Donauuferbhf. der K.F.N.B. trs.				258	96	162			
					Floridsdorf				254	94	160			
1195	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Güter des Ausnahmetarifes Nr. 11a laut Güterclassification des in Rubrik 8 bezeichneten Tarif-Theiles I	Aussig A T.E. oder umgekehrt	Lindan Stadt und Rangirbhf.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 10. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband (Nachtrag IV)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 284		im Kartirungswege		
					Bludenz Buchs Schaan-Vaduz Strassenhaus					330				
					Bregenz Hard-Fussach Lanterach Schwarzach					296				
					Dornbirn Lustenau St. Margrethen					302				
					Feldkirch Rankweil					316				
					Frastanz Nendeln Nenzing					322				
					Götzis Hohenems					310				
					Lochau					294				
1196	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 19 vom 17. Februar 1900 unter fortlaufender Nr. 889 für mineralische Kohlen von Vlarapass transit nach Iglau publicirte Frachtsatz von 97 Hellern per 100 kg gilt unter den gleichen Bedingungen längstens bis Ende April 1900. Die Vorlage der zur Liquidirung erforderlichen Frachtdocumente hat spätestens bis Ende Juni 1900 zu erfolgen										
1197	**Südbahn-Gesellschaft**		Holz (weiches) des Specialtarifes 2, auch über Wagenlänge, Schindeln und Weinstecken	Die im Anhange zu den Localtarifen der Südbahn, giltig vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, unter fortlaufender Nr. 67 d für Holz (weiches) des Specialtarifes 2, auch über Wagenlänge, dann für Schindeln und Weinstecken im Verkehre von steiermärkischen und kärnthnerischen Südbahnstationen, dann von Kotor-Alsó-Domhoru nach Moluári und vice versa enthaltenen ermässigten Frachtsätze finden mit Giltigkeit vom 9. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 auch im Verkehre von vorbezeichneten Stationen nach Oszkó und vice versa Anwendung										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1198	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steine der Classe C | des Specialtarifes 3	Blažovitz loco oder transit	Gaya	Aufgabe als Frachtgut. Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1900	Localtarif	27 Heller 31 Heller	20 Heller 23 Heller	7 Heller 8 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende December 1900, widrigenfalls jeder Anspruch auf Liquidirung der Refactie erlischt	Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt, diesem Zwecke auch zugeführt und an den Strassenausschuss des Bezirkes Gaya adressirt sein
1199	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** betheiligten Verwaltungen		Aetzkalilauge und Pottaschelauge	Aussig (A.T.E.)	Saaz (B.E.B. od. k.k.St.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter der Classe A allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller a) 69 b) 67	Verschieden	Im Kartirungswege			
				Aussig (Oe.N.W.B.)	Lieben (Oe.N.W.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.) Wien (Oe.N.W.B.)					90 90 26 26 284 268					
				Aussig (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.) Brünn (St.E.G.) Lieben (St.E.G.) Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)					26 26 230 230 90 90 284 268					
				Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Jägerndorf Mähr.-Ostrau Mähr.-Schönberg Oderberg (K.F.N.B.) Simmering (St.E.G.) Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)					269 246 312 293 231 231 307 280 298 282 286 261					
				Lieben (Oe.N.W.B.)	Aussig (Oe.N.W.B.) Bodenbach (B.N.B.) Brünn (St.E.G.) Komotau(A.T.E.) Saaz (B.E.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)					90 90 105 105 184 184 112 112 114 114 105 105					
				Lieben (St.E.G.)	Aussig (St.E.G.) Bodenbach (St.E.G.) Brünn (St.E.G.) Komotau(B.E.B.) Saaz (B.E.B.) Tetschen(B.N.B.)					90 90 105 105 174 174 112 112 97 97 105 105					
				Lieben (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Jägerndorf Mähr.-Ostrau Mähr.-Schönberg Oderberg (K.F.N.B.) Simmering (St.E.G.) Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) Wien(Oe.N.W.B., K.F.N.B. oder St.E.G.)					248 244 256 251 171 171 261 257 242 228 261 257 228 214					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1200	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Leer retourgehende gebranchte Eisenfässer	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Aussig (A.T.E.)	Anfgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Anfrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller 55	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Lieben (Oe.N.W.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.) Wien (Oe.N.W.B.)	Aussig (Oe.N.W.B.)					51 17 181				
				Bodenbach (St.E.G.) Brünn (St.E.G.) Lieben (St.E.G.) Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aussig (St.E.G.)					17 152 51 181				
				Jägerndorf Mähr.-Ostrau Mähr.-Schönberg Oderberg (K.F.N.B.) Simmering (St.E.G.) Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					210 214 149 218 192 218				
				Aussig (Oe.N.W.B.) Bodenbach (B.N.B) Brünn (St.E.G.) Komotau (A.T.E.) Saaz (B.E.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	Lieben (Oe.N.W.B.)					51 60 116 89 103 60				
				Aussig (St.E.G.) Bodenbach (St.E.G.) Brünn (St.E.G.) Komotau (B.E.B.) Saaz (B.E.B.) Tetschen (B.N.B.)	Lieben (St.E.G.)					51 60 108 87 87 60				
				Jägerndorf Mähr.-Ostrau Mähr.-Schönberg Oderberg (K.F.N B.) Simmering (St.E G.) Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B. Wien (Oe.N.W.B., K.F.N.B. oder St.E.G.)	Lieben (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					165 169 104 173 159 173 148				
1201	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Karpona — Hont Németi	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Verschieden	111 Heller	105 Heller Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1202	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	G e t r e i d e	Adony-Szabolcs Báttaszék Döbrököz Gyánta Hidas-Bonyhád Hidegkut-Gyönk Knrd-Csibrák Morágy O-Dombovár Pinczehely Sárbogárd Sárosd Simontornya Szakály-Högyész Szászvár-Mára Szilfamajor Szolgaegyháza	Unter-Drauburg	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	vom 10. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	188 191 160 166 180 160 160 186 156 160 176 182 166 160 175 182 188	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Die bewilligten Frachtsätze werden auch in jenem Falle angewendet, wenn die Sendungen in einem der Lagerhäuser, welche in den Reexpeditionstabellen im „Anhang“ Theil I und II zu den Tarifen des Südwest-Österr.-ungar. Eisenbahnverbandes für die betreffende Relation aufgenommen sind, eingelagert und innerhalb der normirten Frist auf Grund des im vorberegten Verbande bestehenden directen Tarifes expedirt werden
				Felsö-Nyék, Fornád Kecsege, Fürged, Kocsola Daimánd, Konda, Mezökomárom-Hidvég, Sag-Könyi, Tamási-Miklósvár	Bozen-Gries Bruck a. d. Mur Cilli Görz Hall Innsbruck Jenbach Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld Laibach Leibnitz Leoben Marbnrg Paternion-Feistritz Pernegg Pnntigam Roveredo Schwaz Spital a. D. Trient (Trento) Unter-Drauburg Villach Werndorf Wildon					325 196 145 211 335 335 335 155 200 134 203 145 202 134 225 190 158 343 335 236 337 160 218 155 145				
										Heller incl. Steuer				
1203	**Südbahn-Gesellschaft**		Holz des Ausnahmetarifes Nr 13 a des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehres	Stationen der Strecken Villach—Mühlbach und Kufstein—St. Michele	Mori transit (mit der Bestimmung via Riva nach Italien)	Sendungen müssen mit directen, nach Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und ab Riva nachweislich nach Italien weiter verfrachtet werden. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 13 a für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Interner Tarif	Variabel	Die nach Peri entfallenden Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 13a für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Variabel						
												Im Rückvergütungswege		
												Gegen auf recl mirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen die bedungene Weiterexpedition nach Italien durch die k. k. Finanzbehörde bestätigt sein muss, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1204	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art im Falle der Ausfnbr*), ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier (Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier und dergl.) bei welchem diese Stoffe die wesentlichen Bestandtheile bilden	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen; Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 14 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1899 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina (Ausnahmetarif Nr. 14 b)		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		

*) Siehe die Controlvorschriften Seite 22 und 25 des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes.

Von	Nach: Altona transit	Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk) transit	Bremerhaven (Freihafen-Bhf.) transit	Breslau Märk.-Freib. Bhf.	Breslau O./S. Bhf.	Breslau Oderbafen	Breslau Oderthor-Bhf.	Cosel Oderbafen	Geestemünde (Freihafen-Bhf.) transit	Hamburg B. transit	Harburg H. transit	Harburg U. E. transit	Oswitz	Pöpelwitz (Umschlag) transit	Stettin transit	Swinemünde transit
	Für 100 Kilogramm in Pfennigen															
1. Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.																
Gródek	418	436	451	204	201	205	205	163	451	415	412	413	205	204	319	342
Zloczów	438	456	471	224	221	225	225	183	471	435	432	433	225	224	339	362
2. Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.																
Saybusch-Zywiec	321	339	354	108	104	108	108	66	354	318	314	316	108	107	224	247

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
16	Nr. 148 vom 30. December 1899	3480	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	a) Abfallauge der Zuckerfabrikation u. s. w. b) Chilisalpeter (rober Natronsalpeter) u. s. w.	Linien der betheiligten Verwaltungen		In der Rubrik 4 ist einzuschalten nach: „Hornmehl" der Artikel: „Hornspäne" und nach: „Knochenmehl" der Artikel: „Knochenschrot, entleimtes." Ferner ist der Rubrik 5, als al. 15 einzuschalten: der Localbahn „Raspenau-Weissbach." Die Nummern der nachfolgenden al. 15 und 16 sind in 16 und 17 abzuändern	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. **Wien, 3. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten in Preussen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 29. März 1900,*) betreffend die Aufhebung der mit den Verordnungen vom 6. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 99, und vom 31. August 1899, R.-G.-Bl. Nr. 170, erlassenen Ein- und Durchfuhrverbote gegenüber Aegypten und Portugal.

Mit Rücksicht auf die derzeitigen Gesundheitsverhältnisse in Alexandrien und Oporto werden im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung die mit den Verordnungen vom 6. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 99, und vom 31. August 1899, R.-G.-Bl. Nr. 170, erlassenen Verbote der Ein- und Durchfuhr gewisser Waaren und Gegenstände aus Aegypten und Portugal aufgehoben.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Kundmachung in Kraft.

Körber m. p. **Böhm** m. p. **Call** m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 29. März 1900,**) betreffend einige Abänderungen im § 2 des Statutes für den Staatseisenbahnrath.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wird § 2 des mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes für den dem Eisenbahnministerium beigegebenen Staatseisenbahnrath (R.-G.-Bl. Nr. 59 ex 1897) in Bezug auf das Vorschlagsrecht der Landesculturräthe und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen abgeändert, und hat der bezeichnete Paragraph sohin zu lauten:

§ 2.

Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes.

„Der Staatseisenbahnrath besteht aus dem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und zweiundachtzig Mitgliedern, welche, sowie deren Ersatzmänner, vom Eisenbahnminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden.

Von denselben werden

a) zehn Mitglieder vom Eisenbahnminister nach freiem Ermessen ausgewählt und eilf Mitglieder in der Weise ernannt, dass der Handelsminister und der Finanzminister je vier, der Ackerbauminister zwei und der Reichs-Kriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet.

b) Sechsunddreissig Mitglieder werden über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammern,

c) neunzehn Mitglieder über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen und

d) sechs Mitglieder über Vorschlag von montanistischen Fachvereinen ernannt.

*) Enthalten in dem am 30. März 1900 ausgegebenen XXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 64.
**) Enthalten in dem am 31. März 1900 ausgegebenen XXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 66.

Von den nach lit. b) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt auf die einzelnen Handels- und Gewerbekammern nachstehende Anzahl: Wien drei, Brünn, Krakau, Lemberg, Prag und Triest je zwei, Graz, Czernowitz, Brody, Reichenberg, Eger, Budweis, Pilsen, Olmütz, Troppau, Linz, Salzburg, Innsbruck, Feldkirch, Bozen, Rovereto, Klagenfurt, Leoben, Görz, Laibach, Rovigno, Zara, Spalato, Ragusa je eines.

Von den nach lit. c) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfallen je eines auf die k. k. Landwirthschaftsgesellschaften in Wien, Graz, Krakau, Lemberg, Salzburg, Klagenfurt und Laibach, auf den Landesculturrath für Böhmen zwei (und zwar je eines auf die böhmische Section und auf die deutsche Section), dann je eines auf den Landesculturrath für Oberösterreich, auf den Landesculturrath für Istrien und auf den Verein für Landescultur im Herzogthume Bukowina in Czernowitz; auf den Landesculturrath für Tirol zwei (und zwar je eines auf die Section I und auf die Section II), ferner eines auf den landwirthschaftlichen Verein in Vorarlberg, zwei auf den Landesculturrath für Mähren (und zwar je eines auf die böhmische Section und auf die deutsche Section), dann gemeinsam eines auf die österreichisch-schlesische Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft in Troppau, den landwirthschaftlichen Verein für das ehemalige Herzogthum Teschen, den land- und forstwirthschaftlichen Verein für das nordwestliche Schlesien in Weidenau, die landwirthschaftliche Centralgesellschaft für die böhmischen Landestheile des Herzogthumes Schlesien in Troppau und den land- und forstwirthschaftlichen Filialverein für Ostschlesien in Teschen, endlich gleichfalls gemeinsam eines auf die k. k. Ackerbaugesellschaften in Görz und Triest.

Von den nach lit. d) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt je eines auf den Verein der Montan-, Eisen- und Maschinen-Industriellen in Oesterreich, auf den Montanverein für Böhmen, auf den Verein für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen in Teplitz, auf den berg- und hüttenmännischen Verein in Mährisch-Ostrau, auf den berg- und hüttenmännischen Verein für Steiermark und Kärnten und auf den Naphtha-Landesverein in Galizien.

Die Bestellung von Ersatzmännern für die in lit. a) bezeichneten Mitglieder erfolgt in derselben Weise wie die Ernennung der letzteren.

Für die in lit. b), c) und d) bezeichneten Mitglieder sind bei Erstattung des Vorschlages gleichzeitig Ersatzmänner namhaft zu machen.

Zur Ernennung in den Staatseisenbahnrath sind von den berufenen Körperschaften und Vereinen nur solche Persönlichkeiten vorzuschlagen, welche denselben als Mitglieder angehören."

Wittek m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Durch die unangefochten gebliebene Einbeziehung eines Grundcomplexes in das Bahnterritorium (Bahnhofvorplatz) sind die auf diesen Grund bezughabenden Strassenprojecte der Gemeinde gegenstandslos geworden (Wien).

2. Die Entscheidung über die streitige Frage der Entgeltlichkeit oder Unentgeltlichkeit einer Grundabtretung zu Strassenzwecken steht nicht den Baubehörden zu, sondern ist den Gerichten vorbehalten (§ 11 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G. Nr. 35).

3. Die Bestimmung des Zeitpunktes einer Trottoirherstellung ist in das freie Ermessen der Baubehörde gelegt. (§ 61 der Wiener Bauordnung.)

Mit Entscheidung vom 24. Februar 1898, Z. 62, wurde seitens des k. k. Eisenbahnministeriums der Bauconsens für zwei Dienerwohngebäude und das zugehörige Waschküchengebäude in der Station Hütteldorf-Hacking der Wiener Stadtbahn unter gleichzeitiger Bestimmung der Baulinie für die Keisslergasse unter der Bedingung ertheilt, dass das Stadtbahnunternehmen

1. die ausserhalb der Baulinie in der Keisslergasse gelegene, im Situationsplane gelb angelegte Theilfläche des aus der Parcelle Nr. 489/3 und einem Theil der Parcelle Nr. 489/1 der Catastralgemeinde Hütteldorf bestehenden Bauplatzes gemäss § 9 der Wiener Bauordnung gegen angemessene Schadloshaltung als öffentliches Gut an die Gemeinde Wien abzutreten und

2. auf dieser abzutretenden Fläche in der Längenausdehnung des Bauplatzes ein normales gepflastertes Trottoir nach den Angaben der Gemeinde Wien unter Einhaltung des im Situationsplane vorgeschriebenen Niveaus herzustellen und binnen Jahresfrist in das Eigenthum der Gemeinde Wien zu übergeben habe, sobald die sub 1 festgesetzte Grundabtretung perfect geworden sein werde.

Der Forderung der Gemeinde Wien, dem Stadtbahnunternehmen die Erfüllung jener Bedingungen aufzuerlegen, welche auf Grund der Bauordnung für Wien einem Parcellirungswerber obliegen, wurde nicht stattgegeben, weil der Fall einer Parcellirung im Sinne des § 3, lit. a, der Wiener Bauordnung nicht gegeben erscheine.

Die Gemeinde der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien zog diese Entscheidung vor dem Verwaltungsgerichtshofe aus dem Grunde in Beschwerde, weil

I. mit Rücksicht auf die projectirte Verlängerung der Rettichgasse bis zur Keisslergasse und die bereits erfolgte Feststellung der die Parcellen Nr. 489/1 durchschneidenden Baulinien dieser Gassenverlängerung die gesetzlichen Voraussetzungen einer Parcellirung im Sinne des § 3 a der Bauordnung für die Stadt Wien vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35 vorhanden seien, dass somit das Stadtbahnunternehmen nach § 10 leg. cit. verpflichtet erscheine, in der Keisslergasse den zwischen der Baulinie und der alten Strassengrenze gelegenen Grundtheil und in der verlängerten Rettichgasse einen 11·38 m breiten Grundstreifen, das ist die volle Strassenbreite, unentgeltlich und lastenfrei, sowie auf das richtige Niveau gebracht, an die Gemeinde als öffentliches Gut abzutreten, und

II. weil dem Stadtbahnunternehmen die Herstellung des Trottoirs in der verlängerten Rettichgasse gar nicht, in der Keisslergasse aber erst für den Zeitpunkt aufgetragen wurde, sobald die zum Behufe der Strassenverbreiterung dem Bauwerber zur Pflicht gemachte Grundabtretung perfect geworden sein werde, und weil überdies nicht ausgesprochen worden sei, dass das Stadtbahnunternehmen das herzustellende Trottoir bis zur Uebergabe an die Gemeinde zu erhalten habe.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über diese Beschwerde die angefochtene Entscheidung, insoweit mit derselben ausgesprochen wurde, dass die anlässlich der Ertheilung des Bauconsenses für zwei Dienerwohngebäude und das zugehörige Waschküchengebäude in der Station Hütteldorf-Hacking der Wiener Stadtbahn dem Stadtbahnunternehmen zur Pflicht gemachte Abtretung der ausserhalb der Baulinie in der Keisslergasse gelegenen Theilfläche des aus der Parcelle Nr. 489/3 und einem Theile der Parcelle Nr. 489/1 der Catastralgemeinde Hütteldorf bestehenden Bauplatzes als öffentliches Gut an die Gemeinde Wien „gemäss § 9 der Wiener Bauordnung gegen angemessene Schadloshaltung" zu erfolgen habe, als gesetzlich nicht begründet aufgehoben, in den übrigen Punkten aber die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Ad I. Die Abtheilung eines Grundes auf Bauplätze stellt sich nach § 3 a der Wiener Bauordnung dann als eine Parcellirung dar, wenn die Eröffnung neuer, über den Grund führender oder denselben begrenzender oder die Verlängerung bestehender Strassen, Gassen oder Plätze beantragt wird.

Wenn nun auch angenommen werden wollte, dass der zwischen der Realität des Johann und der Maria Sachs und dem Bahnhofvorplatze der Stadtbahnstation Hütteldorf-Hacking an der Keisslergasse, somit an einer bereits bestehenden Strasse gelegene, aus der Parcelle Nr. 489/3 und einem Theile der Parcelle Nr. 489/1 der Catastralgemeinde Hütteldorf bestehende Grund durch die Erbauung von zwei Dienerwohngebäuden und des dazu gehörigen Waschküchengebäudes thatsächlich in mehrere Baustellen zerlegt wird, so fehlen doch die weiteren oben erwähnten gesetzlichen Voraussetzungen, unter welchen eine Grundabtheilung zur Parcellirung im Sinne des Gesetzes wird.

Denn in thatsächlicher Beziehung muss constatirt werden, dass weder von dem Stadtbahnunternehmen, noch von den bei der commissionellen Verhandlung am 22. October 1897 intervenirenden Vertretern der Stadtgemeinde Wien die Eröffnung einer neuen, über diesen Grund führenden oder denselben begrenzenden oder die so beschaffene Verlängerung einer bestehenden Gasse beantragt wurde.

Die Vertreter der genannten Gemeinde haben sich vielmehr darauf beschränkt, bei der Commissionsverhandlung zu begehren, dass bei den in Rede stehenden Bauten die Baulinien und Niveaus eingehalten und alle jene Bedingungen erfüllt werden, welche einem Parcellirungs- und Bauwerber auf Grund der Bauordnung für Wien obliegen, ohne jene neuen oder verlängerten Strassenzüge zu bezeichnen, welche durch ihr Verhältniss zu dem der Verbauung zuzuführenden Grunde die Voraussetzungen einer Parcellirung für gegeben erscheinen lassen sollen. Erst in der beim Verwaltungsgerichtshofe eingebrachten Beschwerde wird angeführt, dass mit dem Beschlusse des Gemeinderathes der Stadt Wien vom 25. Mai 1894, Z. 3649, nach Massgabe des der commissionellen Verhandlung vom 23. April 1894 zugrunde gelegten Planes die Baulinien für die $6^0 = 11{\cdot}38$ m breite, über die dem k. k. Eisenbahnärar bücherlich zugeschriebene Parcelle Nr. 489/1 bis zur Keisslergasse projectirte verlängerte Rettichgasse bestimmt wurden und dass die westliche Baulinie dieser Gassenverlängerung mit der östlichen Begrenzung des zu verbauenden Grundes zusammenfällt.

Es liegt aber kein Grund vor, im Sinne des II. Absatzes des citirten Paragraphen einen die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung rechtfertigenden Mangel des Verfahrens darin zu erblicken, dass von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums als der im gegebenen Falle zur Entscheidung berufenen Baubehörde der oberwähnte Umstand nicht von amtswegen berücksichtigt und zum Gegenstand von Erhebungen gemacht wurde.

Denn mit dem Erlasse vom 24. Jänner 1898, Z. 4213, hat das k. k. Eisenbahnministerium das von der Baudirection für die Wiener Stadtbahn einverständlich mit der Staatsbahn-Direction Wien vorgelegte Project für die Vergrösserung des Bahnhofvorplatzes vor dem rechtsseitigen Aufnahmsgebäude der Station Hütteldorf-Hacking durch Einbeziehung des der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung gehörigen Materialgrabens Parcelle Nr. 489/1 der Catastralgemeinde Hütteldorf in das Bahnterritorium der Kaiserin Elisabethbahn im Sinne des § 18, Absatz 2 und 3, der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Massgabe genehmigt, dass bei der Verschüttung des neuen Vorplatztheiles das Niveau der anstossenden Strassen und des bestehenden Vorplatzes einzuhalten, dass ferner der neue Vorplatztheil vollständig zu planiren, zu beschottern und an der zwischen der Einmündung der Rettichgasse und Bahnhofgasse gelegenen äusseren Grundgrenze mit einer Einfassung aus Parkgesträuch zu versehen sei.

Durch diesen dem Wiener Magistrate am 6. März 1898 intimirten, unangefochten gebliebenen Erlass wurde, wie aus dem demselben zugrunde liegenden Situationsplane zu entnehmen ist, die Parcelle Nr. 489/1 bis zur östlichen Grenze des dermalen der Verbauung zuzuführenden, aus der Parcelle Nr. 489/3 und dem westlichen Theile der Parcelle Nr. 489/1 bestehenden Grundes, somit bis zu der projectirt gewesenen westlichen Linie der verlängerten Rettichgasse, als Bahnhofvorplatz dem Bahnterritorium einbezogen (vergl. § 1, Absatz II, des Gesetzes vom 24. April 1874, L.-G.-Bl. Nr. 24 für Niederösterreich), und ging das k. k. Eisenbahnministerium hiebei von der Erwägung aus, dass die bestehenden Verkehrsverhältnisse, namentlich das Ausmünden dreier Strassen auf den dermaligen Vorplatz die Vergrösserung desselben und die Beschaffung eines besonderen Wagenaufstellungsplatzes daselbst im Interesse einer ungestörten Abwicklung des Verkehres vom und zum Bahnhofe geboten erscheinen lassen und dass schliesslich durch die Ausführung des Projectes auch die Rettichgasse eine directe Verbindung mit dem Bahnhofe erhält.

Da somit derjenige Theil der Parcelle Nr. 489/1, über welchen nach dem Projecte des Gemeinderathes die Rettichgasse bis zur Keisslergasse verlängert werden sollte, nunmehr als Bahnhofterritorium erklärt und ein Eisenbahngrundstück geworden ist, woran der Umstand, dass dieser Grundtheil etwa noch nicht in das Eisenbahnbuch eingetragen erscheint, nichts zu ändern vermag, derselbe daher dermalen der baubehördlichen Competenz der Wiener Communalbehörden entzogen ist und jener des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt, so war letzteres an das derzeit gegenstandslos gewordene Strassenverlängerungsproject der Stadtgemeinde Wien nicht gebunden und nicht verpflichtet, auf dasselbe Rücksicht zu nehmen. Hieraus ergibt sich die Grundlosigkeit der Beschwerde, insoweit dieselbe dagegen gerichtet ist, dass das Vorhandensein einer Parcellirung im Sinne des

§ 3a der Wiener Bauordnung nicht anerkannt und die Stadtbahnunternehmung nicht zur (und zwar unentgeltlichen und lastenfreien) Abtretung des zur Verlängerung der Rettichgasse über die Parcelle Nr. 489/1 erforderlichen Grundstreifens verhalten wurde.

Begründet stellt sich dagegen die Beschwerde dar, insoweit mit der angefochtenen Entscheidung ausgesprochen wurde, dass die Abtretung der ausserhalb der Baulinie in der Keisslergasse gelegenen Theilfläche des Bauplatzes an die Gemeinde Wien „gemäss § 9 der Bauordnung gegen angemessene Schadloshaltung" zu erfolgen habe, da von Seiten der Vertreter der genannten Gemeinde bei der commissionellen Verhandlung das Begehren gestellt wurde, die Bahnunternehmung als Parcellirungswerber zu behandeln, implicite somit die Anwendbarkeit der Bestimmungen des § 10 der Bauordnung, betreffend die Unentgeltlichkeit der Grundabtretungen, behauptet wurde, eine Einigung beider Parteien auf entgeltliche Abtretung daher nicht vorlag und nach § 11 der Wiener Bauordnung die Entscheidung über die streitige Frage der Entgeltlichkeit oder Unentgeltlichkeit der Abtretung nicht den Baubehörden zusteht, sondern den Gerichten vorbehalten ist.

Es musste deshalb der Ausspruch des k. k. Eisenbahnministeriums, dass die Abtretung des zur Keisslergasse fallenden Grundstreifens „im Sinne des § 9 der Bauordnung gegen angemessene Schadloshaltung" zu geschehen habe, als gesetzlich nicht begründet nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, behoben werden.

Ad II. Nach § 61 der Wiener Bauordnung wird die Zeit der Herstellung des Trottoirs von der Baubehörde bestimmt.

Da besondere gesetzliche Vorschriften über die erwähnte Zeitbestimmung nicht bestehen, muss letztere als im freien Ermessen der Baubehörde gelegen angesehen werden und ist der Verwaltungsgerichtshof nach § 3e des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, nicht berufen, den Ausspruch der competenten Baubehörde, dass die Herstellung des Trottoirs zu erfolgen habe, sobald die in der angefochtenen Entscheidung festgesetzte Grundabtretung zur Keisslergasse perfect geworden sein werde, einer Ueberprüfung zu unterziehen.

Die Bestimmung, dass die Bahnunternehmung das hergestellte Trottoir binnen Jahresfrist in das Eigenthum der Gemeinde Wien zu übergeben habe, wurde in der vorliegenden Beschwerde nicht angefochten.

Dass in den Bauconsens nicht auch die Verpflichtung des Stadtbahnunternehmens, das hergestellte Trottoir bis zum Tage der Uebergabe an die Gemeinde zu erhalten (§ 61, Absatz 1, der Bauordnung), Aufnahme gefunden hat, kann eine Verletzung der Rechte der Beschwerdeführerin im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, nicht begründen, da sie im Falle der Ausserachtlassung dieser Verpflichtung seitens der Stadtbahnunternehmung jederzeit in der Lage ist, einen diesbezüglichen Auftrag der Baubehörde nachträglich zu erwirken.

Dasselbe gilt von der Verpflichtung des Bauwerbers, die zur Keisslergasse abzutretende Grundfläche auf seine Kosten auf das festgesetzte Niveau zu bringen (§ 13 der Bauordnung).

Da der Eigenthümer eines neuen Gebäudes nach § 61 der Bauordnung nur verpflichtet ist, das Trottoir an der Seite des Hauses gegen die öffentliche Strasse oder Gasse herzustellen, der Bauplatz der Bahnunternehmung an der Ostseite aber nicht an eine öffentliche Strasse, sondern an den Bahnhofvorplatz grenzt, so kann, abgesehen davon, dass ein diesbezügliches bestimmtes Begehren von den Vertretern dee Gemeinde Wien bei der Commissionsverhandlung gar nicht gestellt wurde, von einer Verpflichtung des Bauwerbers zur Trottoirherstellung auf dieser Seite keine Rede sein, woran der Umstand, dass seinerzeit daselbst die Verlängerung der Rettichgasse projectirt war, nichts zu ändern vermag.

In diesen Punkten stellt sich daher die Beschwerde der Gemeinde Wien als unbegründet dar.

(Erkenntniss vom 11. Jänner 1900, Z. 229. — E.-M.-Z. 11.464.)

Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten in Preussen.

Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat mit Erlass vom 5. Jänner zu den „Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten" für den Bereich der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen Ausführungsvorschriften hinausgegeben. Dieselben lauten nach der „Z. d. V. D. E.-V." unter Weglassung einiger unwesentlicher Punkte wie folgt:

Die neuen Bestimmungen, denen die bisherigen diesseitigen Vorschriften zugrunde liegen, enthalten in sachlicher Beziehung nur geringe Aenderungen. Soweit sie in einzelnen Fällen für die Inanspruchnahme des Personales eine geringe Höchstdauer festsetzen, lassen die von den königlichen Eisenbahndirectionen eingereichten Nachweisungen über die Dienstdauer nach dem Stande vom Herbst vorigen Jahres erkennen, dass die Directionen und Inspectionen schon bisher innerhalb der zulässigen Grenzen die Dienstdauer im Allgemeinen so geregelt haben, wie sie nach den neuen Bestimmungen zu bemessen ist, und dass daher umfassendere Aenderungen der bestehenden Diensteintheilungen nicht in Frage kommen. Dies entbindet indessen nicht von der Pflicht, sorgfältig zu prüfen, ob die Diensteintheilungen mit den neuen Bestimmungen im Einklange stehen.

Insbesondere ist überall da, wo eine länger dauernde Inanspruchnahme des Personales von dem Vorliegen „einfacher Betriebsverhältnisse" abhängig gemacht ist, zu untersuchen, ob thatsächlich solche vorhanden sind. Zur Vermeidung von Zweifeln bemerke ich hiebei, dass sich diese Frage nicht etwa danach entscheidet, ob der Betrieb auf einer Strecke oder bei einer Dienststelle im Allgemeinen als einfach angesehen werden kann, sondern dass sie vielmehr aus den Verhältnissen des einzelnen Dienstes, der geregelt werden soll, zu beurtheilen ist. Wie einerseits auf Strecken und bei Dienststellen mit geringerem Betriebe der Dienst des einen oder anderen Bediensteten oder einer ganzen Dienstclasse gleichwohl schwierig sein kann, so ist andererseits auf Strecken und bei Dienststellen mit verwickelten Betriebsverhältnissen der Dienst einzelner Bediensteten oder der Bediensteten einzelner Dienstclassen zum Theil so leicht, dass eine Erstreckung der Dienstdauer bis zur höchstzulässigen Grenze keine Bedenken hat. Es ist daher, wie bisher, erforderlich, dass die Inspectionsvorstände die Verhältnisse jeder einzelnen Stelle prüfen und danach die Inanspruchnahme desjenigen Beamten, der die Stelle

wahrzunehmen hat, bemessen. Feste Grundsätze lassen sich für die Beurtheilung der einzelnen Betriebsstelle bei der Eigenart des Eisenbahndienstes nicht aufstellen, ohne auf der einen Seite Beamte zu begünstigen, auf der anderen zu benachtheiligen. Für die Entscheidung, inwiefern einfache oder schwierigere Betriebsverhältnisse vorliegen, bedarf es der Feststellung an Ort und Stelle, ob und inwieweit der Dienst häufigere und längere Ruhepausen gestattet, ob er ständig oder doch mit einer gewissen Regelmässigkeit in dieselben Tagesstunden fällt oder häufiger Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst, Früh- und Spätdienst u. s. w. stattfindet, ob eine regelmässige Mittagspause gewährt werden kann, ob viel Nachtdienst zu leisten ist, ob die wahrzunehmenden Dienstverrichtungen mehr mechanischer Art sind oder ob sie an die Umsicht und Entschlussfähigkeit des Beamten besondere Anforderungen stellen, ob mit dem Dienst erhöhte Verantwortlichkeit oder Gefahr verbunden ist, ob der Dienst ununterbrochen anstrengend oder zeitweise schwächer ist, ob er überwiegend im Freien oder in geschlossenen Räumen stattfindet, ob er besondere körperliche Kraftanstrengung erfordert, ob weite oder schwer gangbare Wege zu und von der Betriebsstelle zurückzulegen sind u. s. w.

Im Einzelnen bemerke ich zu den neuen Vorschriften das Folgende:

a) Die durchschnittliche tägliche Dienstdauer des Stationspersonales ist, ebenso wie die des Zugbegleitungs- und Locomotivpersonales, in der Weise zu berechnen, dass die Summe der in dem einzelnen Kalendermonate zu leistenden Dienststunden durch die volle Zahl der Tage dieses Monates getheilt wird. In den Ausnahmsfällen des Absatzes 3 kann selbstverständlich die durchschnittliche tägliche Dienstdauer auch über zwölf Stunden betragen.

b) Wenn der Rangirdienst des Locomotivpersonales eine ununterbrochene angestrengte Thätigkeit nicht erfordert, ist er nach den für den sonstigen Dienst dieses Personales giltigen Vorschriften zu bemessen.

c) Die Dauer des Vorbereitungs- und Abschlussdienstes, welcher je nach den örtlichen Verhältnissen der einzelnen Stationen (Auskömmlichkeit der Geleiseanlagen, Lage des Locomotivschuppens u. s. w.), sowie nach Art und Umfang der vor oder nach der Fahrt zu erledigenden Arbeiten hier mehr, dort weniger Zeit erfordert, ist nicht schematisch für den ganzen Directions- oder Inspectionsbezirk, sondern unter Berücksichtigung dieser Umstände für jeden einzelnen Fall von dem Inspectionsvorstande besonders festzusetzen und auch in den Dienstplänen genau zu verzeichnen.

Die für das Auswaschen des Kessels erforderliche Zeit ist dem Locomotivpersonale in allen Fällen, sowohl bei Bemessung der einzelnen Dienstschicht, wie bei Ermittlung der durchschnittlichen Dienstdauer, als Dienst anzurechnen, und zwar in Höhe von drei Stunden für jedes Auswaschen. Ergeben sich hieraus Schwierigkeiten in Bezug auf die Innehaltung der zulässigen Grenzen des Dienstes oder die Gewährung der vorgeschriebenen Ruhetage, so muss darauf Bedacht genommen werden, das Auswaschen der Locomotiven von anderen Mannschaften wahrnehmen zu lassen.

d) Obwohl diese Vorschrift bereits eine achtstündige Ruhe in der Heimat als ausreichend zulässt, soll doch im Bereiche der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen als Regel daran festgehalten werden, dass, wie bisher so auch künftig, die Ruhezeit des Zugsbegleitungs- und Locomotivpersonales in der Heimat mindestens zehn Stunden betragen muss. Nur ausnahmsweise soll bei einfachen Betriebsverhältnissen eine Ruhe von mindestens acht Stunden in der Heimat als Ruhezeit angerechnet werden dürfen, wenn nach dem pflichtgemässen Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde eine Ueberanstrengung des Personales ausgeschlossen ist.

e) Es ist anzustreben, auf eine Periode des Nachtdienstes eine thunlichst gleiche Periode des Tagdienstes folgen zu lassen, wie dies überall da sich ohneweiters ergibt, wo ein Dienst von zwei einander ablösenden Beamten wahrgenommen wird. Wenn ein regelmässiger Wechsel im Tag- und Nachtdienst nicht durchgeführt werden kann, wie z. B. bei einem grossen Theile des Locomotiv- und Zugpersonales, sowie in dem Bahnwärterdienste auf solchen Strecken, auf welchen der Schrankendienst bei Tage von Frauen versehen wird, soll der Nachtdienst den Tagesdienst nicht zu sehr überwiegen.

f) Bei Heranziehung von Bahnhofs-, Güterboden-, Strecken-, Werkstättenarbeitern u. s. w. zur stundenweisen Aushilfe im Betriebsdienste ist von dem Dienstvorsteher stets festzustellen, wie lange der Arbeiter an demselben Tage schon beschäftigt gewesen ist und ob er demnach für eine Leistung im Betriebe überhaupt noch in Frage kommen kann. Die Anrechnung der in gewöhnlicher Beschäftigung verbrachten Zeit hat in der Weise zu geschehen, dass als volle Tagesleistung in der gewöhnlichen Beschäftigung ein Zeitraum von längstens zehn Stunden, ausschliesslich der Mittagsruhe, angenommen und danach berechnet wird, welchem Theile der für den Betriebsdienst, in dem die Aushilfe geleistet werden soll, festgesetzten Dienstdauer die in der gewöhnlichen Beschäftigung bereits geleistete oder noch zu leistende wirkliche Arbeitszeit gleich zu rechnen ist. Wenn z. B. ein Streckenarbeiter sieben Stunden (ausschliesslich der Mittagspause) in der Rotte beschäftigt gewesen ist und dann zum Dienste auf einen Bahnwärterposten, für welchen eine zwölfstündige Dienstzeit festgesetzt ist, herangezogen wird, so ist ihm die Rottenarbeit mit $\frac{7 \times 12}{10} = 8^2/_5$ Stunden anzurechnen, so dass er höchstens noch $3^3/_5$ Stunden im Bahnwärterdienste beschäftigt werden darf.

g) Hinsichtlich des Kirchenbesuches verbleibt es gleichfalls bei den bisherigen Vorschriften. Hienach ist dem Betriebspersonal, soweit es auch an den Sonn- und Feiertagen zum Dienste herangezogen zu werden pflegt, an jedem zweiten, mindestens aber an jedem dritten Sonntage Gelegenheit zur Theilnahme an dem Gottesdienste zu geben. Sofern hiezu die auf die Sonntage entfallenden Ruhetage nicht ausreichen, ist die zum Besuche des Gottesdienstes erforderliche dienstfreie Zeit zu gewähren, ohne dass es der Nachsuchung eines besonderen Urlaubes zu diesem Zwecke bedarf und auch ohne dass eine Beeinträchtigung der Ruhezeiten eintritt.

h) Die neuen Bestimmungen finden auf alle Bedienstete Anwendung, welche mit der selbstständigen Wahrnehmung der Dienstverrichtungen der in den Bestimmungen genannten Beamtenclassen betraut sind, ohne Rücksicht darauf, ob sie als Beamte etatsmässig angestellt sind, diätarisch beschäftigt werden oder ausserhalb des Beamtenverhältnisses stehen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Kleinbahn von der Station Schwadowitz-Eipel nach Eipel. (Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 10. bis 13. Juli 1899 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission, dann der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes einer normalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahn von der Station Schwadowitz-Eipel der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nach Eipel wurde zur Kenntniss genommen. Gleichzeitig wird die k. k. Statthalterei beauftragt, hinsichtlich der von Franz Křižik, Fabrikant in Prag, vorgelegten Variantenprojecte km 0—0·7 und 2·5—4·980 und der in dieser Strecke anschliessenden Schleppbahnen die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich der Variantenprojecte und die nochmalige Enteignungsverhandlung bezüglich der Theilstrecke km 0·7—2·5 vorzunehmen. [E.-M.-Z. 8214.]

Localbahn Piła-Jaworzno. (Variante km 10·8 + 300 bis km 10·8 + 1300: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegte Variantenproject für die Theilstrecke km 10·8 + 300 bis km 10·8 + 1300 der Localbahn Piła-Jaworzno genehmigt und den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 10.397.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate Februar 1900 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	636	30291	924	31851	111	95	.	206	0·6	139	.	52	2	7	.	.	6	.	.
„ Linz	392	3745	252	4389	37	14	1	52	1·1	70	3	13	.	1	.	.	.	.	.
„ Innsbruck	224	1764	168	2156	25	14	.	39	1·8	55	.	17	.	.	.	.	.	1	2
„ Villach	270	2240	2688	5198	30	72	19	121	2·3	99	.	18	.	12	.	.	2	.	.
„ Triest	56	800	112	968	3	14	3	20	2·0	10	.	5	.	5	.	.	.	.	5
„ Pilsen	168	1984	3343	5495	3	12	10	25	0·4	12	1	17	.	2	.	.	.	.	.
„ Prag	168	2686	2203	5057	3	14	29	46	0·9	14	.	30	.	1	.	.	1	.	2
„ Olmütz	.	1560	2856	4416	.	2	7	9	0·2	8	.	1	.	.	.	.	.	.	2
„ Krakau	168	1825	728	2721	7	6	1	14	0·5	12	.	4	2	.	.	.	1	.	1
„ Lemberg	168	1624	588	2380	5	.	.	5	0·2	4	.	.	.	.	.	.	1	.	.
„ Stanislau	112	1120	2488	3720	12	13	4	29	0·7	15	.	13	.	.	.	.	1	.	3
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	928	449	1377	.	13	1	14	1·0	6	1	12	.	.	.	8	.	.	10
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	168	1064	924	2156	1	4	3	8	0·3	4	1	17	.	4	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	112	392	1409	1913	.	.	5	5	0·2	.	.	2	.	3	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	368	644	1012	.	1	.	1	0·0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	280	.	280	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	556	4607	4275	9438	59	37	2	98	1·0	91	4	11	4	.	.	.	2	.	.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	112	504	.	616	.	1	.	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	168	56	224	.	11	2	13	5·8	11	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	336	5306	140	5782	1	7	.	8	0·1	10	.	2	.	.	.	.	1	.	10
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	536	5119	3416	9071	125	96	7	228	2·5	219	.	115	.	5	.	.	.	4	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	293	38	331	.	1	.	1	0·3	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1117	5556	392	7065	115	51	6	172	2·4	154	1	37	5	1	.	.	1	.	10
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1848	.	1848	.	2	.	2	0·1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	504	.	504	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die auf der Leoben-Vordernberger Eisenbahn in grösserer Anzahl vorgekommenen Zngsverspätungen sind zumeist durch das Abwarten von Anschlusszügen und Zugskreuzungen verursacht worden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen auf deutschen Eisenbahnen im III. Quartale 1899.) Der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten Juli bis September 1899 vorgekommenen Verspätungen auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung ist Folgendes zu entnehmen:

Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete	46
deren Gesammtlänge Ende September 1899	41.321 km
davon zweigeleisig	15.479 km
Befördert wurden:	
Schnellzüge	91.621
Personenzüge	850.243
gemischte Züge	381.508

Geleistet wurden:

	im Ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer	59,210.878	643.597	1433

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet:

	im Ganzen	gegen das Vorjahr
Züge	15.025	— 136
und zwar durch:		
Abwarten verspäteter Anschlusszüge	9.173	— 370
Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst	5.852	+ 234
Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf:		
1,000.000 Zugkilometer	99	± 0
Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug	6.694	— 624

Preussen. (Behandlung der Fundgegenstände.) Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch sind die öffentlichen Behörden und Verkehrsanstalten berechtigt, in ihren Geschäftsräumen und Beförderungsmitteln gefundene Sachen durch einen ihrer Beamten versteigern zu lassen, nachdem in einer öffentlichen Bekanntmachung des Fundes die Empfangsberechtigten zur Anmeldung ihrer Rechte unter der Bestimmung einer Frist aufgefordert worden sind nnd die Frist verstrichen ist. Der Erlös fällt nach drei Jahren an den Fiscus, die Gemeinde oder die Besitzer der Verkehrsanstalt. Das preussische Gesammtministerium hat demgemäss durch Erlass vom 18. November 1899 die betreffenden Ausführungsverfügungen erlassen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hatte dieserhalb schon durch Erlass vom 18. September 1899 die nöthigen Aenderungen der Fundordnung verfügt. Hienach ist für Fundsachen, welche nicht etwa wegen leichter Verderblichkeit bestmöglichst haben verkauft werden müssen, angeordnet, dass vierteljährlich eine Nachweisung der vorgesetzten Eisenbahn-Direction einzureichen ist. Diese ordnet die Bekanntmachung der in der Nachweisung aufgeführten Fnnde durch Aushang an einer dem Publicum allgemein zugänglichen Stelle des Fnndbureau au. In der Bekanntmachung, welche eine Aufzählung sämmtlicher einzelnen Funde enthalten muss, sind die Empfangsberechtigten zur Anmeldung ihrer Rechte binnen einer Frist von sechs Wochen mit dem Bemerken aufznfordern, dass nach Ablauf der Frist zur öffentlichen Versteigernng der Gegenstände werde geschritten werden. Zugleich ist Ort nnd Zeit der Versteigerung unter Wahrung nachstehender Fristen anzugeben.

Zwischen dem Tage, an welchem der Aushang bewirkt und dem Tage, an welchem das ausgehängte Schriftstück wieder abgenommen wird, soll ein Zeitraum von mindestens sechs Wochen liegen. Die Innehaltung der Frist ist durch das Fundbureau zu überwachen. Die Versteigerung darf erst sechs Wochen nach Abnahme des ausgehängten Schriftstückes stattfinden. Kostbarkeiten sind vor dem Verkaufe durch Sachverständige abzuschätzen. Die Versteigerung erfolgt zu der Zeit und an dem Orte, welche in der öffentlichen Bekanntmachnng angezeigt worden, öffentlich und meistbietend durch einen Beamten des Fundbureau.

Ueber die Behandlung leicht verderblicher Gegenstände und herrenloser Thiere sind besondere zweckmässige Anordnungen getroffen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Sachsen. (Stückgutbeförderung.) Im Bereiche der Sächsischen Staatseisenbahnen wird zur Beschleunigung der Stückgutbeförderung das früher von nur wenigen Hauptumladestationen (wie Chemnitz, Dresden-Friedrichstadt) besorgte Umladegeschäft nach und nach auf eine grössere Anzahl Knotenpunktstationen vertheilt. Zu diesem Zwecke sind in letzter Zeit Umladestellen in Werdau, Döbeln, Riesa, Gaschwitz und Engelsdorf hergestellt worden, von denen die Umladehallen in den beiden letztgenannten Stationen lediglich für den Verkehr aus Sachsen nach Preussen in Betracht kommen. Ausserdem soll allmälig eine Umgestaltung des Güterzugsfahrplanes und insbesondere eine Trennung nach Nah- und Fernverkehr durchgeführt werden.

Hessen. (Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim: Aenderung des Namens der Station Kirch-Beerfurth in „Kirch- und Pfaffenbeerfurth".) Zufolge amtlicher Bekanntmachung vom 16. März hat die Station Kirch-Beerfurth der Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim die Bezeichnung „Kirch- und Pfaffenbeerfurth" erhalten.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Stationsnamen-Aenderung.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge führt die an der Bahnstrecke Augsburg—Buchloe liegende Eisenbahnstation Westererringen fortan den Namen „Westerringen".

Baden. (Wohlfahrtseinrichtungen bei den Staatseisenbahnen.) In letzter Zeit sind bei den Badischen Staatseisenbahnen wieder einige Wohlfahrtseinrichtungen ins Leben getreten, von welchen hier folgende erwähnt werden sollen:

Im Heidelberger Güterbahnhofe wurde eine Kaffeehalle erbaut, welche dem daselbst verkehrenden Eisenbahnpersonale Gelegenheit bieten soll, alkoholfreie Erfrischungen (Kaffee, Thee, Milch, Mineralwasser u. s. w.) und auch einen einfachen Imbiss zu billigen Preisen zu beziehen. Die Kaffeehalle, an welche sich ein grosser Aufenthaltsraum für Eisenbahnarbeiter anschliesst, soll auch dem allgemeinen Publicum zugänglich sein und wird dem Heidelberger Verein gegen den Missbrauch geistiger Getränke pachtweise zum Betriebe überlassen.

Eine ähnliche Einrichtung besteht im Güterbahnhofe Mannheim, wo mit Genehmigung der General-Direction die dortigen Beamten und Arbeiter eine Cantine errichtet haben, in der Kaffee, Wurstwaaren, Käse, Brot und Cigarren zum Selbstkostenpreise abgegeben werden; auch darf Bier an Arbeiter verabfolgt werden; andere geistige Getränke sind jedoch ausgeschlossen.

In der Eisenbahnhauptwerkstätte in Karlsruhe wurde eine grössere Badeanstalt erstellt. Sie enthält eine grössere Anzahl Einzelzellen mit Badewannen für Wannenbäder und dient dem gesammten auf Station Karlsruhe verkehrenden Eisenbahnpersonale. Der Preis für das Bad beträgt 10 Pfg. Auch den Familienangehörgen der Bediensteten ist die Benützung des Bades, und zwar zum Preise von 15 Pfg. gestattet.

Wie schon seit Jahren für das Werkstättenpersonal der Badischen Staatseisenbahnen Arbeiterausschüsse bestehen, so ist nun im Laufe dieses Jahres auch für die auf Station Mannheim im Betriebsdienste beschäftigten Arbeiter der Badischen Staatseisenbahnen ein Arbeiterausschuss gebildet worden. Die Arbeiterausschüsse haben die Aufgabe:

1. auf Verlangen der vorgesetzten Behörde über allgemeine Angelegenheiten, insbesondere über Einrichtungen und Vorschriften zur Verhütung von Unfällen, sowie über Einrichtungen zum Wohle der Arbeiter und ihrer Angehörigen ihr Gutachten abzugeben;
2. Wünsche und etwaige Beschwerden, welche die Arbeiter ihres Dienstzweiges oder einzelne Gruppen berühren, bei der vorgesetzten Behörde vorzubringen und sich gutachtlich darüber zu äussern.

Verhandlungen der Arbeiterausschüsse finden je nach Bedürfniss, mindestens aber einmal in jedem Jahre statt.

Ferner wurde zu Beginn des laufenden Jahres die Anordnung getroffen, dass auch den ständigen Arbeitern der badischen Staatseisenbahn-Verwaltung auf Ansuchen zur Erholung und zur Erledigung persönlicher Angelegenheiten unter Belassung des Taglohnes und ohne dass Ersatz für etwaige Stellvertretungskosten zu leisten ist, alljährlich einige Tage Urlaub gewährt werden kann, und zwar an Arbeiter mit mindestens dreijähriger

Dienstzeit ein Urlaub bis zu drei Tagen und an Arbeiter mit mindestens zehnjähriger Dienstzeit ein solcher bis zu fünf Tagen in einem Kalenderjahre.

Daneben bleibt die Bestimmung, dass jedem ständigen Arbeiter des Betriebsdienstes monatlich einmal ein dienstfreier Sonn- oder Feiertag ohne Lohnabzug zu bewilligen ist, unverändert bestehen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Russland. (Projectirter Bau einer centralasiatische Gebiete mit Europa verbindenden Transversalbahn.) Die kaiserlich russische Regierung hat, wie die „Times" berichten, den Bau einer Eisenbahn in Aussicht genommen, welche am kürzesten Wege die europäischen Gebietstheile des südöstlichen Russland über Turkestan mit den Haupthandelsplätzen Centralasiens verbinden wird. Diesbezüglich liegen der Regierung zwei Projecte vor, und zwar:

a) einer von Orenburg abzweigenden, längs dem linken Ufer des bei Guriew sich in das Kaspische Meer ergiessenden Ural und zwischen diesem und dem Araltsee über Turkmanien bis Taschkend (Hauptstadt von Turkestan) und

b) einer von der Station Alexandrowosk der Transkaspischen Bahn Pokrowsk-Ural abzweigenden und über transkaspisches Gebiet längs dem Amu-Daria gleichfalls bis Taschkend führenden Linie,

welche beide, ausschliesslich auf russischem Territorium und im Zusammenhange mit dem europäischen russischen Betriebsnetze stehend, Turkestan am derzeit kürzesten Wege mit Moskau verbinden werden, woselbst sich der Thee- und Teppichhandel concentriren wird. Die beiden Linien, deren definitive Auswahl demnächst erfolgen wird, begegnen keinen besonderen Terrainschwierigkeiten, da deren Trassen zum grossen Theile in Flussthälern führen.

England. (Eisenbahnbauten in China.) In jüngster Zeit wurde in London unter der Firma „Chang-Si-Company" eine Actiengesellschaft zum Baue und Betriebe der Linie Changhwa (Chang-Si-Ho-Nan)—Wei-Hut zum Anschlusse an die franco-belgische Linie Peking—Wei-Hut—Han-Ken mit einem Actiencapitale von Livres Sterling 1,300.000 gegründet. Der Hauptzweck dieser Bahn ist die Erschliessung des Kohlenrevieres von Chang-Si-Ho-Nan (nächst Changhwa), welches von Geologen als das ausgedehnteste und ergiebigste Kohlengebiet der Welt bezeichnet wird. Durch die neue Linie wird sowohl die Eisenbahn Han-Ken—Peking und durch deren Vermittlung Peking selbst, als auch der Haupthafen von Chang-Hai mit Kohle erster Qualität reichlich versehen werden. Die Rentabilität der neuen Bahn wird umsomehr als ausserhalb allem Zweifel stehend betrachtet, als die bisherigen Betriebserfolge der erst vor Kurzem eröffneten, 153 km langen Strecke der Han-Ken-Bahn überaus befriedigend sind, deren Einnahmen von Frcs. 102.000 im Monate October 1899 sich im November bereits auf Frcs. 120.000 erhöhten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 3. December 1899 mit 43 Passagieren und 2716 Gewichtstonnen factischer Ladung, von denen 901 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, sowie 1133 Stück Holz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 2 Colli Mineralwasser, 9 Colli Bier, 6 Colli Papier, 3 Colli Kurzwaaren, 73 Colli Esswaaren, 35 Colli Droguen, 9 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Metallwaaren, 50 Colli Erdäpfel, 253 Colli Parfumerie, 18 Colli Esswaaren, 1 Collo Metallwaaren, 53 Colli Spiritus, 20 Colli Zündhölzchen, 607 Colli Zucker, 7 Colli Tabak, 4 Colli Möbel, 4 Colli Glaswaaren, 1 Collo Wein, 20 Colli Zündhölzchen, 144 Stück starke Bretter, 334 Stück starke Staffeln, 55 Stück Rundhölzer; nach Padang 1 Collo Kurzwaaren; nach Soerabaya 2 Colli Metallwaaren; nach Rangoon 5 Colli Papier, 2 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Metallwaaren, 18 Colli Möbel, 2 Colli Glasperlen, 19 Colli Seife, 31 Colli Glaswaaren, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Suez 3 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Metallwaaren, 1 Collo Wein, 347 Colli Zucker, 3 Colli Spiritus, 50 Colli Mehl, 600 Stück halbe Staffeln; nach Gedda 41 Colli Esswaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli Zündhölzchen, 170 Colli Zucker, 2 Colli Garn; nach Suakim 1 Collo Metallwaaren, 312 Colli Zucker; nach Aden 1 Collo Papier, 1 Collo Farbe, 1933 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Droguen, 1 Collo Spielwaaren, 2 Colli Lampen, 1 Collo Manufacturwaaren, 7 Colli Metallwaaren, 1 Collo Glaswaaren, 1660 Colli Zucker, 37 Colli Tabak, 11 Colli Glasperlen; nach Massaua 213 Colli Esswaaren, 500 Colli Getreide, 13 Colli Metallwaaren, 4 Colli Porzellan, 605 Colli Spiritus, 260 Colli Zucker, 20 Colli Metallwaaren; nach Hodeidah 2 Colli Kurzwaaren, 520 Colli Zucker; nach Zanzibar 40 Colli Mehl, 7 Colli Metallwaaren, 10 Colli Baumwollwaaren; nach Mombassa 4 Colli Papier, 5 Colli Spielkarten, 15 Colli Glaswaaren; nach Delagoa-Bay 3299 Colli Mehl; nach Bombay 4 Colli Mineralwasser, 52 Colli Kurzwaaren, 531 Colli Obst, 812 Colli Metallwaaren, 20 Colli Potasse, 46 Colli Kappen, 2 Colli Farbe, 4 Colli Spielwaaren, 24 Colli Möbel, 20 Colli Seife, 7 Colli Esswaaren, 43 Colli Knöpfe, 152 Colli Baumwollwaaren, 96 Colli Lampen, 25 Colli Uhren, 7 Colli Knöpfe, 7 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Schuhwaaren, 2025 Colli Hirse, 305 Colli Kaffee, 70 Colli Spielkarten, 23 Colli Droguen, 55 Colli Hopfen, 130 Colli Erdäpfel, 406 Colli Glaswaaren, 7 Colli Thongeschirr, 1 Collo Glaswaaren, 803 Colli Papier, 34 Colli Garn, 96 Colli Manufacturwaaren, 59 Colli Glasperlen, 3 Colli Wein, 101 Colli Holzwaaren, 1 Collo Garn, 33 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Wein, 5 Colli Porzellan, 3925 Colli Zucker, 2 lebende Hunde; nach Bagdad 12 Colli Papier, 2 Colli Farbe, 5 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Spielwaaren, 11 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Metallwaaren, 1 Collo Glasperlen, 1 Collo Parfumerie, 4 Colli Glaswaaren, 1 Collo Garn; nach Mahomerah 100 Colli Zucker; nach Bassorah 1 Collo Kappen, 125 Colli Kaffee, 64 Colli Papier, 13 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Metallwaaren, 14 Colli Glasperlen, 425 Colli Zucker; nach Bushire 9 Colli Baumwollwaaren. 1 Collo Garn, 7 Colli Gewürze, 14 Colli Lampen, 3 Colli Metallwaaren, 6 Colli Glaswaaren; nach Muscat 9 Colli Kurzwaaren; nach Behrein 1 Collo Muster; nach Mangalore 1 Collo Gewürz, 39 Colli Metallwaaren; nach Cananore 2 Colli Musikinstrumente; nach Calicut 13 Colli Metallwaaren; nach Madras 11 Colli Papier, 250 Colli Metallwaaren, 6 Colli Glaswaaren; nach Colombo 112 Colli Cement, 3 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Glasperlen, 4 Colli Parfumerie; nach Penang 1 Collo Knöpfe, 49 Colli Papier, 3 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Garn, 11 Colli Metallwaaren, 350 Colli Zucker; nach Singapore 10 Colli Bier, 112 Colli Cement, 15 Colli Mehl, 3 Colli Holzwaaren, 3 Colli Glasperlen, 1 Collo Knöpfe, 105 Colli Erdwachs, 75 Colli Garn, 285 Colli Metallwaaren, 2 Colli Schuhwaaren, 210 Colli Papier, 56 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Möbel, 100 Colli Zucker; nach Batavia 10 Colli Bier, 28 Colli Papier, 1 Collo Kurzwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 92 Colli Metallwaaren; nach Samarang 134 Colli Papier, 125 Colli Erdwachs, 1 Collo Kurzwaaren; nach Macassar 35 Colli Baumwollwaaren; nach Amboina 10 Colli Mehl; nach Banda 30 Colli Mehl; nach Cheribon 5 Colli Erdwachs, 2 Colli Gewürz, 2 Colli Garn; nach Soerabaya 97 Colli Papier, 10 Colli Erdwachs, 4 Colli Manufacturwaaren, 386 Colli Metallwaaren 10 Colli Wein; nach Saigon 17 Colli Papier; nach Bangkok 2 Colli Kurzwaaren, 16 Colli Metallwaaren, 2 Colli Möbel, 2 Colli Glasperlen, 1 Collo Schuhwaaren, 2 Colli Glaswaaren; nach Hongkong 40 Colli Papier, 1 Collo Musikinstrumente, 10 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Holzwaaren, 42 Colli Metallwaaren, 77 Colli Seife, 35 Colli Wein, 100 Colli Zucker; nach Manila 2 Colli Papier; nach Shanghay 3 Colli Mineralwasser, 25 Colli Kaffee, 50 Colli Möbel, 1 Collo Schuhwaaren, 145 Colli Zucker, 50 Colli Bier, 49 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen, 2 Colli Glaswaaren, 58 Colli Papier, 60 Colli Metallwaaren, 345 Colli Toiletteseife, 58 Colli Wein, 4 Colli Esswaaren, 3 Colli Papier; nach Kobe 729 Colli Papier, 21 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Holzwaaren und 530 Colli Metallwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 1,493.588.

Finmaner Eisenbahn- und Schiffahrtsverkehr im Monate Februar. (Statistischer Ausweis.) Dem officiellen statistischen Ausweise über den Waarenverkehr zwischen der Eisenbahnstation der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und dem Hafen Fiume im Laufe des Monates Februar zufolge trafen in ersterer insgesammt 58.633 t verschiedener Waaren ein (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1899). Nahezu ein Dritttheil dieser Güter war Nutzholz. Die nächsten grossen Quantitäten waren: Mehl (8980 t, um 28 pCt. mehr als im Februar v. J.); Zucker (7778 t); Hülsenfrüchte (3890 t, neunmal so viel als im Februar v. J.); Dauben (1980 t). Aufgegeben wurden 22.243 t, um 19 pCt. mehr als im vorigen Jahre; der grösste Importartikel war auch diesmal Wein (8300), etwas weniger als im Vorjahre. Geringer war der Import bei Petroleum und Reis, grösser bei Jute und Steinkohle. Vom Beginne des Jahres bis Ende Februar betrug die Menge der in Fiume angelangten Exportwaaren 135.610 t, um 14 pCt. mehr als im Vorjahre, hingegen war die Aufgabe mit 49.640 t um 13 pCt. geringer.

Budapester Handels- und Winterhafen. (Technische Vorarbeiten.) Die technischen Vorarbeiten für den Bau eines in grossem Stile anzulegenden Handels- und Winterhafens im Bereiche der Budapester Stromsection (vergl. Vrdgs.-Bl. 66, 132 ex 1897 und Nr. 95 ex 1898) sind bereits vollendet und wurde, wie aus Budapest berichtet wird, das Elaborat, an dessen Ausarbeitung hervorragende Capacitäten am Gebiete der Hydrotechnik sich betheiligten, dem kgl. ungar. Handelsminister vorgelegt, welcher auf Basis der Detailpläne und Kostenvoranschläge in Betreff der Inangriffnahme der Arbeiten nunmehr, und zwar mit Rücksicht auf die Dringlichkeit dieser Anlage voraussichtlich baldigst die erforderlichen Verfügungen treffen. Ungeachtet der constanten Verlängerung der Quais zu beiden Seiten des Stromes, genügen diese Anlagen selbst nicht annähernd den heutigen Ansprüchen des stetig steigenden Verkehres, dessen rasche und rationelle Bewältigung nur in einem geräumigen und maschinell entsprechend ausgestatteten Hafen, in dessen Bassin die Schiffe sich frei bewegen können, durchführbar ist. Die Entlastung der Quais vom Frachtgüterverkehr wird in erster Linie dem Verkehre der Passagierschiffe zugute kommen und eine wesentliche Vermehrung der Localschiffscourse zur Folge haben, deren Activirung aus nautischen und sicherheitspolizeilichen Verkehrsrücksichten unter den gegenwärtigen Verhältnissen unzulässig ist.

Projectirte Anlage eines Flosshafens für den Langholzverkehr in Budapest. (Ministerialbescheid.) Die Direction der Ungarischen Escompte- und Wechslerbank in Budapest hat unter Vorlage eines technischen Elaborates beim Ackerbau- und Handelsministerium um Ertheilung der Bewilligung zur Anlage und zum Betriebe eines Flosshafens am linken Donauufer in Uj-Pest (gegenüber der Werftinsel der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) gegen Ueberlassung des durch die Erdarbeiten gewonnenen Materials für Regulirungszwecke angesucht. Dem Motivenberichte znfolge würde die Anlage eines solchen Hafens den eminenten Vortheil besitzen, dass der sich in grossem Umfange entwickelnde Holzhandel, welcher, von den Karpathenwäldern ausgehend, seinen Weg über die oberhalb Budapest einmündenden Flüsse Vág, Nyitra und Garam (Gran) nehmend, stromabwärts nach Budapest gravitirt, ohne durch langgestreckte, derzeit an den Ufern anlegende Flösse die Schiffahrt fernerhin zu behindern, im Bereiche eines ausserhalb des Strombettes liegenden Holzhafens concentrirt würde; dass bei Stürmen die nur lose zu Flössen gebundenen Langhölzer nicht losgerissen werden und, im Fahrwasser treibend, die Schiffe durch Balken nicht beschädigen könnten, schliesslich dass das Langholz zu Beginn des Winters wegen Eisrinnen nicht ans Land gezogen werden müsste. Bei der Herstellung des Hafens würden 800.000 bis 1,000.000 m³ Material gewonnnen, ein Quantum, welches vergleichsweise zur Anschüttung eines Terrains von 28—30 Katastraljoch in einer Höhe von 8—10 m genügen, überhaupt für Dammbauten und Regulirungszwecke aller Art dienen würde. Dem Kostenvoranschlage zufolge würden die Arbeiten (ohne die Kosten der Grundeinlösung) auf circa K 800.000 zu stehen kommen. Wie nun aus Budapest berichtet wird, hat sich der kgl. ungar. Ackerbauminister diesem Projecte gegenüber im Principe nicht nur zustimmend geäussert, sondern selbst die Ueberprüfung des technischen Elaborates und der Kostenvoranschläge durch die berufenen Organe seines Ressorts angeordnet und die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung aufgefordert, die Frage im Einvernehmen mit dem Handelsminister, bezw. in der Frage des Umschlagsverkehres mit der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen eingehend, aber je früher zu studiren. Zu bemerken ist, dass im Sinne des Projectes die Benützung des Hafens für Holzhändler zwar nicht obligatorisch wäre, dass aber die Mehrzahl derselben in der Schaffung eines Central-Holzentrepots eine wesentliche Förderung des Handels, wesentliche Erleichterung der Manipulation und Verminderung der Regiespesen, die Schiffahrtsunternehmungen aber in der Freihaltung des Fahrwassers im Bereiche der innerstädtischen Stromstrecke die Beseitigung lästiger und selbst Gefahren involvirender Verkehrshindernisse erblicken.

Schiffe mit elektrischem Betriebe. (Patentwerbung.) Wie aus Budapest berichtet wird, haben zwei Capitäne der Seeschiffahrts-Gesellschaft „Adria“, Paul Gotthard und Max Mikocz, beim Patentamte eine Erfindung angemeldet, die — falls sie sich in der Praxis bewährt — die Lösung des Problems des elektrischen Schiffes bedeuten würde. Die Erfindung besteht in einem neuartigen Doppel-Turbinensystem zur Erzeugung von Kraft aus dem Seewasser in den Schiffskörper. Die so gewonneue Kraft würde nach Umwandlung in elektrische Energie zur Fortbewegung der Schiffe verwendet werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des L. Stückes.) Das am 21. März herausgegebene L. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4788: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. März 1900, Z. 48.094, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Landwüst.

Nr. 4789: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. März 1900, Z. 45.364, betreffend die Bestimmung der Station Holitz, bezw. Auflassung der Station Morawan als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine und Activirung einer Ausladestation für Schlachtvieh im Centralschlachthause der Stadt Pilsen.

Nr. 4790: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 14. März 1900, Z. 5761, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4791: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 15. März 1900, Z. 6105, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4792: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 17. März 1900, Z. 9233, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem Bezirke Sanok in Galizien nach Ungarn.

Nr. 4793: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. März 1900, Z. 8600, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des LI. Stückes.) Das am 23. März herausgegebene LI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4794: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 20. März 1900, Z. 2546, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Kitzbühel, Kufstein und Schwaz in Tirol.

— (Inhalt des LII. Stückes.) Das am 24. März herausgegebene LII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4795: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. März 1900, Z. 47.600, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Niederösterreich, Steiermark und Krain.

Nr. 4796: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. März 1900, Z. 3639, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus mehreren politischen Bezirken Galiziens.

Nr. 4797: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 20. März 1900, Z. 4638, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe aus den Gemeinden Pola und Dignano im Küstenlande.

— (Inhalt des LIII. Stückes.) Das am 26. März herausgegebene LIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4798: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 22. März 1900, Z. 52.473, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Lauterbach.

Nr. 4799: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. März 1900, Z. 28 258, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Innsbruck (Land).

Nr. 4800: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. März 1900, Z. 28.256, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den politischen Bezirken Judenburg und Marburg in Steiermark.

Nr. 4801: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. März 1900, Z. 28.257, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Krain.

Nr. 4802: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 22. März 1900, Z. 6968, betreffend die Aufhebung des Ein- und Ausfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Valosca.

Nr. 4803: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 13. März 1900, Z. 25.095, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4804: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 16. März 1900, Z. 27.029, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des LIV. Stückes.) Das am 28. März herausgegebene LIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4805: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. März 1900, Z. 27.440, betreffend den Verkehr mit Rennpferden aus Oesterreich-Ungarn nach dem Deutschen Reiche und umgekehrt.

Nr. 4806: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. März 1900, Z. 10.612, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer über: „Die neuen Bauten der Westbahn in Paris und Umgebung“.) Im Vereine mit der Pariser Stadtbahn und der Verlängerungsstrecke der Orléansbahn, worüber Civ.-Ing. Ziffer in seinen früheren Vorträgen eingehende Mittheilungen gemacht hat, ist eine Reihe hochinteressanter Bahnhauten verbunden, welche berufen sind, die Verkehrsverhältnisse dieser Millionenstadt in ganz hedeutendem Masse zu verbessern und den Strom der Fremden zu bewältigen, welche Paris anlässlich seiner Weltausstellung als Gäste hegrüssen wird. Es sind dies die neuen Bauten der Französischen Westbahn, welcher mit dem Gesetze vom 14. Juli 1897 drei Linien in der Gesammtlänge von 34 km concessionirt wurden, die als Tiefbahn in hetriebstechnischer Beziehung die Aufmerksamkeit der Fachkreise in Anspruch nehmen.

Dieses Unternehmen besteht aus der 10 km langen Linie von Issy, der Station der äusseren Gürtelbahn, nach der Westbahnstation Viroflay; aus der Linie von Courcelles (Ceinture), der Station der inneren Gürtelbahn, nach Passy und zum Champ-de-Mars, 6 km lang; endlich aus der Verbindungsstrecke von Plaisir-Grignon nach Epone, welche eine Länge von 18 km besitzen wird, deren Bau jedoch keine hemerkenswerthen Einzelheiten aufweist.

Die mit einem Kostenaufwande von $11^1/_4$ Millionen Francs erbaute Strecke Issy—Viroflay zweigt von der Hauptlinie ab, unterfährt in einem 3·35 km langen Tunnel das Mendoner Gehölz, kreuzt die Hauptlinie unter dem Viaduct bei Val Fleury, vereinigt sich dann hei Issy mit der Molineaux-Linie, um gemeinschaftlich mit dieser in den Marsfeldbahnhof und weiterhin in den neuen Bahnhof an der Invaliden-Esplanade zu endigen.

Die Ueberdeckung dieses Bahnhofes, welcher als Unterpflasterbahnhof bezeichnet werden kann und eine Trapezfläche von 220 m Höhe und 120 m mittlerer Weite einnimmt, wird in Eisenhau und mit Trägern und Sänlen ausgeführt. Zwischen und neben den fünfzehn fächerförmig angelegten Stockgeleisen sind acht Perrons von je 170 m Länge, 0·85 m über Schienenoherkante angeordnet, die von dem im Stile Ludwig XIV. erbauten, einstöckigen Aufnahmsgehäude zugänglich sind.

Auf dieser Linie, welche bedeutende Erdarbeiten, Entwässerungs- und Consolidirungsbauten erforderte, befinden sich fünf grosse Viaducte, welche aus rohem Bruchsteinmauerwerk hergestellt wurden. Bei der Ausführung des Tunnels gelangte die verhesserte helgische Methode mittelst eines an der Verbindung der oberen und unteren Baustelle hin- und herfahrenden Fahrstuhles zur Anwendung. Der Schild wird von zwölf hydraulischen Pressen getrieben. An der Mündung wurde eine elektrische Kraftstation errichtet, welche ausser der Beleuchtung des Tunnelbaues den Betrieb mit Trolleylocomotiven aus der unteren Baustelle und zunächst derselben, die Ventilation, die Wasserbewältigung und die Bedienung der Hebezeuge sicherstellt.

Die Linie Champ-de-Mars—Trocadéro überbrückt beide Seinearme, führt sodann in Viaducten und Aufdämmungen fast bis zur Rue Raynoard und nnterfährt sodann im Tunnel die Höhen von Passy. Die Brücke über den schiffbaren Seinearm, welche mit der Grünenthalerbrücke über den Kaiser Wilhelm-Canal die grösste Aehnlichkeit zeigt, hat eine einzige Oeffnung von 85·7 m Spannweite, schief unter einem Winkel von 67°, besteht aus zwei flachen eisernen Bogenträgern mit $^1/_8$ Pfeilhöhe und einer in einem Mittelniveau zwischen dem Schlusse und Anlaufe gelegenen Fahrbahn. Die Brücke über den kleinen Seinearm besitzt drei mit einander verbundene Oeffnungen mit flachen, eisernen Fachwerksbögen von zusammen 105·7 m Spannweite, die der flussahwärts gelegenen Mirabeaubrücke nachgebildet ist. Beide Seinebrücken sind mittelst einer gemauerten Brücke von einem einzigen elliptischen Bogen über die ganze Breite der Schwaneninsel verbunden. Diesen Kunstbauten reihen sich noch neun gemauerte Gewölbehogen verschiedener Spannung an. Der aus zwei Strecken in der Länge von 317·25 und 345·05 m hestehende eingeleisige Tunnel von Passy wird durch einen offenen Einschnitt von 106·94 m Länge in zwei eingeleisige Tunnels getrennt, welche dann in einen gemeinschaftlichen zweigeleisigen Tunnel übergehen.

Die zweite Linie Trocadéro—Courcelles (Ceinture), 3·6 km lang, wird durch Erweiterung der vorhandenen Einschnitte auf vier Geleise gebracht werden. Die Herstellungskosten dieser beiden, zusammen 6 km langen Linien sind mit Frcs. 20,000.000 veranschlagt.

Beim Baue des Tunnels von Passy, welchen der Vortragende eingehend erörterte, mussten ausserordentliche Schwierigkeiten bewältigt werden, namentlich ist die Kreuzung unter der Auteuillinie zu erwähnen, deren Kreuzungswinkel 14° mit 75 m Länge hat, und wobei die Höhe zwischen Gewölbsrücken des Tunnels und dem Schienenniveau der Geleise nur 0·68 m beträgt. Auch hier hat man die helgische Bauweise gewählt, jedoch mehrfache Abänderungen vornehmen müssen und zuerst das Gewölbe in 25 einzelnen Ringen von 3 m Länge ausgeführt.

Die vorbeschriebenen Bahnlinien werden Stahlschienen-Oherbau erhalten mit Doppelkopfschienen in Stühlen, die mit Schrauben auf Eichenschwellen hefestigt sind. Die Schienen werden in Stühlen durch gehogene Stahlbleche (Davidkeile) gehalten. Der zur Verwendung kommende schwehende Stoss hat Winkellaschen mit vier Laschenschrauben.

Als Zugkraft ist die Elektricität in Aussicht genommen und wird die gesammte Energieerzeugung in einer einzigen, aus drei Grnppen von je 800 Kw bestehenden Kraftstation heim Bahnhof Moulineaux stattfinden. Der hochgespannte Strom wird mittelst Kabel von hoher Isolirfähigkeit durchwegs unterirdisch geleitet. Für die Umwandlung dienen drei Unterstationen, welche den Wechselstrom von 5000 V. in Gleichstrom von 550 V. umformen Durch Erwägungen manigfacher Art, namentlich betriehs- und verkehrstechnischer Natur, sah man sich veranlasst, den elektrischen Locomotivbetrieb mit vier Druckluft-Locomotiven zu unterstützen. Die zehn elektrischen Locomotiven, welche auf einer horizontalen Steigung von 10 mm Züge von 110 t mit 50 km/St. Geschwindigkeit auf der Steigung und 75—80 km/St. auf dem Gefälle befördern sollen, ruhen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen, und trägt jede Achse ihren aufgehängten Motor.

Die oherste Leitung dieser schwierigen Bauarheiten ruht in den Händen der Ingenieure Moëse, Widmer und Bonnet; die Ausführung der Bauten wurde den Unternehmern Dedeyn und Chagnaud übertragen.

In seinem Resumé beleuchtete schliesslich der Vortragende die grosse Bedeutung der elektrisch betriebenen Tiefbahnen, welche insbesondere zur ausgedehnteren Verwendung der elektrischen Traction auf Vollbahnen werthvolle Anregungen bieten. Der Vortrag wurde durch instructive Zeichnungen wesentlich nnterstützt.

Literatur.

Tarife und Bedinguugen für die Beförderung auf den italienischen Eisenbahnen vom Juli 1885. Deutsche Uebersetzung von Egidio Pattacini, Secretär der General-Direction der italienischen Südbahn. Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger Wien.

Von dem Werke liegt uns Heft 1 vor, welches die Allgemeinen Bestimmungen, das Waarenverzeichniss und die Classification der Frachtgüter enthält; die bis zum 10. Jänner 1900 erschienenen Nachträge (88) wurden sämmtlich berücksichtigt. Die in übersichtlicher Anordnung mitgetheilten Tarife nnd Bedingnngen sind giltig für den internen Verkehr der italienischen Südbahn (Betrieh des Adriatischen Netzes), der Mittelmeerbahn und der Sicilischen Bahnen, sowie für den Cumulativverkehr dieser drei Bahnen unter einander.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern den Bezirkshauptmann Alfred Freiherrn von Wimmer in Bischofteinitz mit den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 29. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 6 ex 1899, hildende Localbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg betraut.

[E.-M.-Z. 60.002 ex 1899.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Tarifbestimmungen im Anhange zu den Tarifen (Theil II).

Im Nachtrage I zu dem ab 1. Jänner 1899 giltigen Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes ist bei den Positionsnummern 159 bis 161 in der Rubrik „Anmerkung" nachstehende Bestimmung, und zwar mit Giltigkeit vom 15. Mai 1900 einzuschalten: „Im Verkehre von Napagedl und Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.) ist das Aufladen, im Verkehre nach Rohrbach i. M. das Abladen von der Partei auf eigene Kosten zu besorgen."

Wien, am 30. März 1900. [321]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Mai 1900 gelangen zwischen den nachbenannten Stationen directe Fahrkarten zur Ausgabe:

a) Personenzugs-Fahrkarten:

Von	Nach	Fahrpreise in Hellern		
		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Leitmeritz A.T.E. über Böhm.-Leipa	Georgswalde-E. . .	873	559	293
	Haida	507	313	171
	Hirschberg	567	355	191
	Kreibitz-Teichstatt	689	435	231
	Langenau	445	273	151
	Politz-Sandau . .	507	313	171
	Röhrsdorf	567	355	191
	Rumburg	781	497	263
	Schluckenau . . .	843	537	283
	Schönlinde	781	497	263
	Warnsdorf	781	497	263
	Zwickau	629	395	211

b) Fahrkarten für combinirte Züge
(B.N.B. Schnellzug, A.T.E. Personenzug)

Von	Nach	Fahrpreise in Hellern		
		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Georgswalde-E. . .	Leitmeritz A.T.E. via Böhm.-Leipa	1119	721	375
Haida		576	355	191
Kreibitz-Teichstatt		.	537	283
Langenau		.	293	161
Rumburg		980	629	328
Schönlinde		980	629	328
Warnsdorf		980	629	328

Teplitz, am 30. März 1900. [322]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu den ab 1. October 1898 giltigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Pferden.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 treten im obbezeichneten Eisenbahnverbande in Wirksamkeit:

a) Nachtrag I zu dem vom 1. October 1898 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden zwischen Stationen der k. k. priv. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits;

b) Nachtrag I zu dem vom 1. October 1898 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits.

Diese Nachträge enthalten, und zwar:

der mit a) bezeichnete: Aenderungen der Tariftabellen,

der mit b) bezeichnete: I. Aenderung der Tarifbestimmungen, II. Ergänzung der Tariftabellen.

Exemplare des mit a) bezeichneten Nachtrages sind in Oesterreich bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich, Exemplare des mit b) bezeichneten Nachtrages können in Ungarn bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 30. März 1900. [323]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr zu den Osterfeiertagen.

Anlässlich des zu den diesjährigen Osterfeiertagen zu gewärtigenden stärkeren Personenverkehres werden vom 10. bis inclusive 18. April 1900 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Abbeförderung der Reisenden nebst den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden, worauf besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, am 2. April 1900. [324]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung des Tarifes für den Berlin-Budapester Orient-Expresszug.

Am 1. Mai 1900 tritt ein Tarif in Kraft, welcher die für die Benützung des Berlin-Budapester Orient-Expresszuges zu entrichtenden Zuschlagsgebühren enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 31. März 1900. [325]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Mai 1900 gelangt der Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1899 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3, „Ermässigte und directe Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen“ im obgenannten Verbande zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

I. Ergänzung des Artikelverzeichnisses.
II. Aenderungen, bezw. Berichtigungen.
III. Aufnahme neuer Kartirungssätze.

Dieser Tarifnachtrag ist um den Preis von 30 h für das Stück bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 31. März 1900. [326]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

30. März. Wegen Schneeverwehung wurde der Güterverkehr in folgenden Strecken eingestellt: Penzing—Matzleinsdorf, Wien K.F.J.B.—Tulln, Tulln—St. Pölten, Wien K.E.B.—St. Pölten, Donauuferbahn, Römerstadt—Kriegsdorf, Bärn-Andersdorf—Kriegsdorf, Hannsdorf—Niederlindewiese.

31. März. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Zwittau — Polička, Niederlindewiese—Heinersdorf, Niklasdorf—Zuckmantel eingestellt, hingegen der Gesammtverkehr in der Strecke Bärn-Andersdorf—Kriegsdorf mit dem Zuge 1515 wieder aufgenommen.

Staatseisenbahn-Gesellschaft.

30. März. Wegen Schneeverwehung wurde auf der Localbahn Enzersdorf b. Staaz—Poysdorf und in den Strecken Mannersdorf—Schwechat, Bruck a. L.—Hainburg, Nessowitz—Nemotitz der Gesammtverkehr, in den Strecken Wien—Střelitz, Stadlau—Marchegg, Wien—Bruck a. L. der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

30. März. Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr in den Strecken Troppau — Bennisch, Scheleschowitz — Zborowitz, Wigstadtl—Bautsch eingestellt.

31. März. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Nezamislitz—Prossnitz, Auspitz K.F.N.B.—Auspitz Stadt, Göding—Saitz bis auf Weiteres eingestellt.

1. April. Auf der Localbahn Saitz-Göding wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Eisenbahn Wien-Aspang.

30. März. In der Strecke Willendorf—Puchberg am Schneeberg wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr eingestellt.

31. März. Wegen Schneeverwehung in der Strecke Winzendorf—Willendorf musste der Gesammtverkehr in der Strecke Winzendorf—Puchberg am Schneeberg bis auf Weiteres eingestellt werden.

Böhmische Commercialbahnen.

31. März. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Rokycan—Nezvěstitz der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Schweizerische Bahnen. (Umrechnung der österreichischen Kronen- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österreichischen Kronenwährung zur Frankenwährung ist für die österreichisch-schweizerischen Grenzstationen vom 1. März 1900 an bis auf Weiteres festgesetzt worden zu

1 Krone = 1·0432 Franken.

Französisch-Schweizerischer Verkehr. (Exporttarif Nr. 414 für den Verkehr nach der Schweiz und Italien.) Mit 1. April 1900 trat für den Transport von Eisen, Stahl, rohem Eisenguss etc. in Wagenladungen von 10.000 kg ein Exporttarif Nr. 414 in Kraft, enthaltend Taxen ab Villerupte-Micheville, Mont-St. Martin, Homécourt-Joeuf, Pont-á-Mousson und Pompey nach Stationen der Jura-Simplon-Bahn, Schweizerischen Centralbahn, Schweizerischen Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen etc., ferner nach Chiasso transit und Pino transit via Belfort-Delle oder Altmünsterol.

Dadurch werden aufgehoben und ersetzt:

1. der Tarif commun spécial d'exportation P. V. Nr. 485 für Eisen etc. vom 1. März 1888;
2. der Tarif spécial commun d'exportation P. V. Nr. 314bis für Eisen etc. Villerupt-Micheville etc.—Chiasso transit und Pino transit vom 5. November 1897;
3. der Tarif spécial commun d'exportation P. V. Nr. 314 für Eisen etc. Villerupt-Micheville etc. — Schweiz vom 15. October 1897.

Der neue Tarif kann bei den betheiligten Verwaltungen eingesehen und bezogen werden.

Gütertarif Bayern—Genf transit und Verrières transit vom 1. Juli 1872. (Erweiterung der Giltigkeit der Ausnahmetaxen für Hohlglas.) Mit Bezug auf ihre Bekanntmachung im Publicationsorgan der Schweizerischen Eisenbahnen vom 14. Juni 1898, Ziffer 473, bringt die Direction der Schweizerischen Nordostbahn unterm 13. März 1900 zugleich namens der betheiligten Verwaltungen zur Kenntniss, dass die im zweiten Absatze dieser Bekanntmachung erwähnten Ausnahmetaxen für Hohlglas mit Giltigkeit vom 1. April 1900 an auf Sendungen von Glasfliessen (Glastafeln) mit oder ohne Drahteinlage, Fussbodenplatten und Dachziegeln aus Glas ab Eger nach Südfrankreich und Spanien unbeschränkt Anwendung finden.

Gütertarif Romanshorn transit und Singen transit—Delle transit, Locle transit, Verrières transit und Genf transit vom 1. Jänner 1889. (Reexpedition in Bellegarde.) Unter Bezugnahme auf Pos. IV, Ziffer 8, der Zusammenstellung der Rückvergütungen und Ausnahmefrachtsätze der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1898 bringt die Direction der Schweizerischen Nordostbahn zugleich namens der betheiligten Verwaltung zur Kenntniss, dass die Taxen des Ausnahmetarifes Nr. 16 für Bau- und Nutzholz Romanshorn transit—Genf transit im obgenannten Gütertarife für Sendungen, welche zunächst in Bellegarde gelagert und später nach Culoz und weiter, bezw. Bourg und weiter reexpedirt werden, vom 1. Juli 1900 an nicht mehr im Kartirungswege, sondern nur auf dem Rückvergütungswege gegen Vorlage der bezüglichen Reexpeditionsdocumente eingehalten werden.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Ausnahmefrachtsätze für Schwefelkiesabbrände.) Mit 13. März 1900 traten für die Beförderung von Schwefelkiesabbränden bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des zum Transporte verwendeten Wagens nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von	nach Salzburg Mark für 100 kg
Niederbiegen	0·53
Unterkochen	0·49
Wangen i. Allgäu	0·48

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 2 für Schleifholz.) Auf Seite 136 des Heftes C, Abschnitt II, vom 1. April 1898 ist beim Ausnahmetarif Nr. 2 für Schleifholz unter den Schleifholzstationen nachzutragen die Station Kötzting.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ermässigte Frachtsätze für Malz.) Mit Giltigkeit vom 15. März 1900 sind an Stelle der im Nachtrage XVIII enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Malz nach Maastricht folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten:

Von	nach Maastricht Mark für 100 kg
Marktl	2·15
Regensburg	1·78

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1205	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur auf Seite 12 und 13 rücksichtlich der Schnitt-Tafeln 1 (Binnenverkehr) und für die Artikel Weizen, Roggen etc. laut Nomenclatur auf Seite 35 rücksichtlich der Schnitt-Tafeln II (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen transit seewärts) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Skala transit	den in der Schnitt-Tafel 1 b und II b des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Theil II, Heft 2, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. August 1898	Schnitt-Tafel I a und II a 192 Pfennige	Schnitt-Tafel I a und II a 180 Pfennige*)	12 Pfennige	Im Kartirungswege		*) Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Frachtsätze aus der Schnitt-Tafel 1 b und II b des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes zu entnehmen
1206	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	S z c z a k o w a	allen Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2 (Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1900), angeführten Linien, inclusive der Localbahn Tarnopol-Kopyczyńce und Dolina-Wygoda	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 8000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	bis Ende December 1900	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Ansnahmetarif I des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, abzüglich 4 b per 100 kg	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Behufs Erlangung der nebenbezeichneten Frachtermässigung ist eine Caution von 8000 Kronen in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau zu erlegen, welche zu Gunsten der Eisenbahn verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. Der bezügliche Nachweis ist gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu liefern

rücksichtlich der Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ab Krakau, Oświęcim, Podgórze-Bonarka und Saybusch-Żywiec

Fortlaufende Nummer	1209	1208	1207
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
	betheiligten Verwaltungen	Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz, laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Saturationsschlamm; Rübenschnitze; Zuckerrüben, frische	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	allen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen österr. Stationen, für welche directe Frachtsätze nach der Station Trannstein vorgesehen sind	Kolomea transit; Horodenka dwór	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Hörpolding	Horodenka dwór; Kolomea transit	Trautenau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	**Auflieferung eines Minimalquantums von 300 Wagenladungen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung: nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens; für das Effectivgewicht, mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, und Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Maschinenfabrik in Trautenau bestimmt sein
und gilt in der Zeit	vom 3. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis 31. December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil IV, Heft I, vom 1. Jänner 1894 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Localtarif	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	34 | 42	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Es gelten die gleichen Frachtsätze wie für die Station Traunstein zuzüglich der folgend bezifferten Beiträge: In Abtheilung a) Mark per 100 kg 0·04; b) 0·03; c) 0·04	26 | 31	Verschieden: 30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Localtarifes, rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen; es muss jedoch ein Minimal-Einheitssatz von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km, sowie ein Minimalfrachtsatz von 8 Hellern per 100 kg resultiren
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		11	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe; als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, spätestens bis 1. März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Firma Valentin Jaeggle als Absenderin und alleinige Empfängerin erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1901
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1210	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Kohlen, mineralische	Rutka	Trzynitz	Die Sendungen müssen von Kis-Terenne stammen. Tarifmässige Bestimmungen des Ausnahmetarifes 1 unseres Localgütertarifes	vom 16. Februar 1900 bis 10. April 1900	Localgütertarif	39 Heller	35 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis 30. Juni 1900	
1211	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Leer retourgehende Bierfässer	Kojetein transito (für Sendungen von Liptó-Szt. Miklós, Löcse, Késmárk, Igló und Jelesnia)	Loboditz	Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Besorgung des Auf- und Abladens, sowie Auflegens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898		16 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch den Absender besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch den Empfänger bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht zurückgestellt	
1212	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Garne der Pos. G—3 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Wien Nordbahnhof Olmütz	Bennisch	Aufgabe in beliebigen Mengen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 318 132	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Garne der Pos. G—3 a)	Wien Nordbahnhof	Bennisch	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen				Heller 217	Heller 20			
1213	**Böhmischen Nordbahn**		Für die zum Baue eines Industrie-Etablissements in Kreibitz-Teichstatt dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900, die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1214	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe C nnd des Specialtarifes 3	Kojetitz	Mähr.-Budwitz	Unter Aufrechthaltnng der für den Ausnahmetarif 20 giltigen Bestimmungen	bis auf Widerrnf, jedoch längstens bis Ende December 1900	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	8 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege	Die Steine müssen zu Pflasterwecken der Stadt Mähr.-Budwitz bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Mähr.-Budwitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen	
1215	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Leer retonrgehende Milchflaschen in Kisten	Brünn St.E.G.	Wolframitz	Aufgabe als Eilgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	39 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1216	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Schafkäse als Frachtgut	Lónyabánya	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau nnd Floridsdorf	In beliebigen Mengen	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Verschieden	262 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1217	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Podgórze-Bonarka	Starkenbach	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Das Anfladen der Sendungen haben die Aufgeber zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	137 Heller	Nachlass der Anf- nnd Ablegegebühr, sowie der Auf- nnd Abladegebühr	Im Kartirungswege		Das Auf- und Ablegen, bezw. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1218	**k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz**		Baumwollwaaren der Pos. B—7 und Garne der Pos. G—3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Für die Station Mähr.-Weisswasser			bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1900							

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. **Wien, 5. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsbedingnisse *) für die schmalspurige Kleinbahn mit Dampfbetrieb von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol nach Igls.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol nach Igls ist als eingeleisige Kleinbahn mit einer Spurweite von 1 m herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Kleinbahn wird vorläufig mit 20 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionärin hat während des Baues und der Betriebführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat die Concessionärin, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Kleinbahn, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Die Bestätigung des von der Concessionärin, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 8·5 km lange Bahn zweigt von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol in östlicher Richtung ab, unterfährt die Linie Kufstein—Ala der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, übersetzt den Sillcanal, sowie den Sillfluss und steigt südlich des Fürstenweges gegen Ambras an. Weiterhin

*) Die Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Jänner 1900, Z. 56.619 ex 1899, betreffend die Concessionirung einer schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol nach Igls wurde bereits in Nr. 19 vom 17. Februar 1900 veröffentlicht.

entwickelt sich die Linie, stetig ansteigend, in südöstlicher und östlicher Richtung gegen Aldrans und von da ab in südöstlicher Richtung beim Lansersee vorbei zu der nördlich von Igls anzulegenden, gleichnamigen Endstation.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionärin verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Kleinbahn an die Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol in der Station Berg Isel herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen und unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Kleinbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Kleinbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 40 m betragen.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden und hat deren Anordnung in Bahnkrümmungen bis 100 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 1500, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 750 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 46 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen, sowie die Betriebsausweichen sind womöglich horizontal anzulegen.

Als äusserste Grenze für die Neigung der Bahn in denselben wird 15 Permille festgesetzt.

Das bei der Ausführung der Bahn einzuhaltende Normalprofil des lichten Raumes, in welches auch die Umgrenzungslinie der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel einzuzeichnen ist, wird dem k. k. Eisenbahnministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen sein.

Das anzuwendende Tunnelprofil unterliegt gleichfalls der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleiseachsen in den Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen, sowie in den Betriebsausweichen ist derart zu bemessen, dass zwischen den am weitesten ausladenden Theilen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel mindestens ein Zwischenraum von 0·8 m verbleibt.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 3·2 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der diesbezüglichen vom Eisenbahnministerium vorgeschriebenen Normen zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens muss in gewöhnlichen Erdeinschnitten mindestens eine Breite von 0·25 m, in Einschnitten mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·35 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte können die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit einer 45percentigen Ermässigung in dem Falle zugrunde gelegt werden, wenn dies die zur Verwendung gelangenden Fahrbetriebsmittel zulassen.

Die Concessionärin hat deshalb wegen Erlangung diesbezüglicher Weisungen noch vor Ausarbeitung der Constructionspläne für die offenen Unterbauobjecte unter gleichzeitiger Vorlage der im Schlussabsatze des Punktes Fahrbetriebsmittel bezeichneten schematischen Skizzen für den Fahrpark beim k. k. Eisenbahnministerium einzuschreiten.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbaue gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei solchen Unterbauobjecten und Stützmauern, welche Geländer erhalten, muss das Bahnplanum derart breit angeordnet sein, dass an jeder Stelle von der Umgrenzungslinie der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel bis zum nächsten Geländerstabe, beziehungsweise bis zur durchlaufenden äussersten Kante der nächsten Tragwand eine Entfernung von mindestens 0·7 m vorhanden ist.

Bei allen Unterbauobjecten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Im Uebrigen finden hinsichtlich der räumlichen Anordnung der Brücken die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sinngemässe Anwendung.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe am Scheitel um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau der currenten Bahn ist mit Holzquerschwellen und Flussstahlschienen von 21·8 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

In den Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen, sowie in den Betriebsausweichen können Flussstahlschienen von 17·89 kg Gewicht per laufendes Meter angewendet werden.

Die Schwellen müssen mindestens 1·8 m Länge, 14 cm obere, 20 cm untere Breite und 13 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die Inanspruchnahme der Schienen des Oberbaues darf 1000 kg per Quadratcentimeter der Querschnittsfläche nicht übersteigen. Im Uebrigen bleibt die Detailconstruction des Oberbaues der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Gleichzeitig mit den Plänen des Oberbaues sind die im Punkte Fahrbetriebsmittel näher bezeichneten Planskizzen für den Fahrpark in Vorlage zu bringen.

Der Schotterkörper der auf eigenem Unterbau liegenden Bahnstrecken hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 2·2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie der Betriebsausweichen, endlich die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol als der zur Betriebsführung der gegenständlichen Kleinbahn in Aussicht genommenen Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften an den Bahngebäuden, eventuell bei Haltestellen ohne Wartehallen auf Säulen ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionärin hergestellt werden sollte, hat sich die Concessionärin rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Innsbruck zu wenden.

In allen Stationen sind die in den Hauptgeleisen liegenden Weichen nach Massgabe des Erfordernisses und nach den diesbezüglichen vom k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Concessionärin hat wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der Verwaltung der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol als betriebführenden Verwaltung der Kleinbahn das Einvernehmen zu pflegen, und unterwirft sich dieselbe der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:
3 Tenderlocomotiven mit je drei gekuppelten Achsen,
12 Personenwagen,
4 Güterwagen verschiedener Gattungen,
2 Bahnwagen.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugbremse und eine Handbremse, und sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugbremse und für die Dampfheizung, ferner an beiden Stirnseiten mit Schneepflugschaaren zu versehen.

Als Feuerungsmaterial für die Locomotiven ist ausschliesslich Coke zu verwenden. Der Aschen- und Rauchkasten der Locomotive muss derart verschliessbar gemacht sein, dass ein Herausfallen von glimmenden Cokestücken oder ein Entfliegen von Funken sicher vermieden wird.

Mindestens die Hälfte der Personenwagen ist für Dampfheizung einzurichten und sind alle Personenwagen sowohl mit der durchgehenden Bremse als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Güterwagen sind mit der durchgehenden Bremse und der Handbremse zu versehen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projectsplänen der offenen Unterbauobjecte der Bahn schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel enthalten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen, zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen enstammen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann über besonderes Einschreiten der Concessionärin von Seiten des Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Concessionärin obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 23. Februar 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Bahn niederer Ordnung von der Station Strassgang zur Station Puntigam. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. März die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des von Franz Schreiner, Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Graz, und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige, lediglich dem öffentlichen Frachtenverkehre dienende, mit Dampf oder animalischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Strassgang der Graz-Köflacher Bahn zur Station Puntigam der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 5771.]

Elektrische Kleinbahnen in Pilsen. (Abzweigung von der Linie Nepomuker Strasse—Skorňan zum Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten Trassenrevision und politischen Begehung bezüglich des Projectes einer Zweiglinie aus der Theilstrecke Nepomuker Strasse—Skoňan der Pilsener elektrischen Kleinbahnen zum Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen hat die k. k. Statthalterei in Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens ex commissione mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 13.737.]

Projectirte Localbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau. (Theilstrecke km 13·9—22·1/2: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Dr. Julius Patzowsky in Böhm.-Leipa vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke km 13·9—22·1/2 der projectirten Localbahn von Böhm.-Leipa über Meistersdorf nach Steinschönau die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 4. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Graf Montecuccoli betraut. [E.-M.-Z. 14.854.]

Localbahn Stauding-Stramberg. (Bauconsensertheilung für ein Schleppgeleise und einen Kohlenschuppen in der Station Freiberg.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Herstellung eines von der Station Freiberg abzweigenden Schleppgeleises und eines Kohlenschuppens für den Hausbesitzer Josef Busek im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 14.598.]

Localbahn M.-Ostrau—Ellgoth. (Vermehrung von Haltestellen.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Aenderung, bezw. Vermehrung der Haltestellen auf der Localbahn M.-Ostrau—Ellgoth im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 14.599.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Station Neustadt für den Gesammtverkehr und Abänderung der Bezeichnung dieser Station von Neustadt in „Neustadt bei Moldau".) Am 25. März wurde die auf der Linie Prag—Moldau gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Station Neustadt nunmehr auch für den Frachtenverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet und zugleich die Bezeichnung dieser Station von Neustadt auf „Neustadt bei Moldau" mit demselben Tage abgeändert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Automaten für Fahrkarten und für Bahnsteigkarten.) Im Sommer 1899 waren bei den Preussisch-hessischen Staatsbahnen auf 419 Bahnhöfen 590 Automaten im Betriebe, und zwar 435 Automaten für Bahnsteigkarten und 155 für Fahrkarten. Hievon gehörten der Eisenbahn-Verwaltung 195 Stück, Dritten 395 Stück. Während Bahnsteigkarten-Automaten — mit Ausnahme einer Direction — in allen Directionsbezirken Verwendung gefunden hatten, waren Fahrkarten-Automaten nur in sieben Directionsbezirken aufgestellt, der grösste Theil hievon, nämlich 110 Stück, im Directionsbezirk Berlin. Bahnsteigkarten-Automaten waren im Bezirk Berlin 25 Stück vorhanden. Die Leistungen der Automaten im Berliner Bezirk waren ganz erheblich. Es wurden nämlich in der Zeit vom 1. April 1898 bis 31. März 1899 verabfolgt 10,362 080 Fahrkarten und 2,241.300 Bahnsteigkarten. Die Inanspruchnahme der Automaten auf den einzelnen Bahnhöfen war eine sehr verschiedene.

Preussen. (Lohnabrechnungen bei den Eisenbahnwerkstätten der Staatsbahnen.) Die Eisenbahn-Direction in Breslau hatte zur Herbeiführung einer gleichmässigeren Beschäftigung der nichttechnischen Bureaukräfte bei den Werkstätten-Inspectionen versuchsweise die Einrichtung getroffen, dass die eine nach Werkstatts-Abtheilungen getrennte Hälfte der Arbeiter in der Mitte des Monates volle Lohnzahlung und am Monatsschluss Abschlagszahlung erhielt, während an die andere Hälfte der Arbeiter wie bisher in der Mitte des Monates Abschlagszahlung und am Schlusse des Monates volle Lohnzahlung geleistet wurde. Der abschlägig zu zahlende Lohnbetrag wurde vom Werkmeister thunlichst genau nach dem Werthe der geleisteten Arbeiten abgeschätzt. Die Einrichtung hat sich gut bewährt. Es ist hiedurch ermöglicht worden, den nichttechnischen Bureaubeamten je die Lohnabrechnungen für etwa 100 Arbeiter zu übertragen. Die Arbeiterausschüsse haben sich für die Beibehaltung der versuchsweise eingeführten Lohnzahlung ausgesprochen. Das Ministerium hat nun die Eisenbahn-Directionen ermächtigt, dasselbe Verfahren, sofern die Arbeiterausschüsse nicht beachtenswerthe Gründe dagegen geltend zu machen haben, gleichfalls einzuführen. Selbstverständlich kommen nur solche Hauptwerkstätten in Betracht, bei denen zur Zeit Abschlagszahlungen an die Arbeiter in der Mitte des Monates geleistet werden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge führt die an der Linie Landshut—Regensburg gelegene Station Neufahren bei Ergoldsbach fernerhin die Bezeichnung „Neufahrn in Niederbayern".

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Schliessung des Haltepunktes Georgenthal der Linie Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wird der an der Linie Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg liegende Haltepunkt Georgenthal mit Einführung des diesjährigen Sommerfahrplanes nicht wieder eröffnet werden.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Statistik des Mehlexportes „per mare" im Jahre 1899.) Dem statistischen Berichte der „Interstate-Commerce-Commission" zufolge belief sich der Export amerikanischer Mahlproducte per mare im Jahre 1899 auf 16,820.000 q = 18,502.690 Barrels (1 Barrel gleich 88·2 kg), gegenüber von rund 14,000.000 Barrels im Jahre 1889. Auf die einzelnen Absatzgebiete vertheilt sich die Mehlausfuhr folgendermassen:

Exportland	Metercentner
England	9,025.500
Frankreich	1.700
Deutschland	1,642.200
Sonstige europäische Küstenländer	443 500
Brasilien	722.200
Sonstige amerikanische Küstenländer	2,535.800
Ostindien	4.200
China und Japan	224.500
Internationaler Hafen von Hongkong	1,079.200
Sonstige asiatische Küstenländer	220.000
Afrika	335.200
Australien	86.000
Summa	16,820.000

Eine weitere Steigerung des Mehlexportes aus dem Bereiche der Vereinigten Staaten ist infolge einer in jüngster Zeit erfolgten Entscheidung der „Interstate-Commerce-Commission" zu gewärtigen, welche sowohl die bisherigen hohen Export-Frachtsätze der Handelsmarine für Mahlproducte, gegenüber den wohlfeilen Tarifsätzen für Weizen à la rinfusa als ungesetzlich erklärte, als auch die wohlfeilere Tarifirung von Mehl auf den amerikanischen Eisenbahnen erwirkte, wodurch auch der Mühlenindustrie von Chicago, Milwaukee, Saint-Louis etc. die Betheiligung am Exporte bereits derzeit ermöglicht wird, während die Exportfähigkeit dieser Hauptemporien des Binnenlandes nach Ausbau der Canäle (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26) noch wesentlich erhöht werden wird.

— (Statistik der Unfälle im Laufe des Jahres 1899.) Dem statistischen Berichte der „Interstate-Commerce-Commission" zufolge betrug die Anzahl der Unfälle im Eisenbahnverkehre im Jahre 1899 1141 (gegenüber von 1102 im Vorjahre 1898), bei welcheu 113 Passagiere (gegenüber von 46 im Jahre 1898), 402 Bahnbedienstete (gegenüber von 325 im Jahre 1898) und 74 diverse Individuen (gegenüber von 55 im Jahre 1898) das Leben einbüssten, während 888 Passagiere (gegenüber von 616 im Jahre 1898), 1095 Bedienstete (gegenüber von 1021 im Jahre 1898) und 78 diverse Individuen (gegenüber von 61 im Jahre 1898) verwundet wurden. Die Anzahl der Todesfälle im Jahre 1899 betrug somit insgesammt 589 (gegenüber von 426 im Jahre 1898) und jene der Verwundungen insgesammt 2061 (gegenüber von 1701 im Jahre 1898). — Die amerikanische Presse, ohne Unterschied der Schattirung, schreibt dieses so ungünstige Resultat im Eisenbahnbetriebe in erster Linie dem in neuerer Zeit zur Geltung gelangten Sparsysteme der Gesellschaften, insbesondere der Ueberbürdung des ausserdem numerisch ungenügenden Personals zu.

Schiffahrt.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Wiedereröffnung der Station Rahova.) Die Donaustation Rahova (zwischen Turn-Severin und Rustschuk) wurde am 20. März dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Preussen. (Strom- und Schiffahrtspolizei-Verordnung für die dem Regierungspräsidenten in Potsdam unterstellten Wasserstrassen.) Auf Grund der §§ 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883, ferner der Ministerialerlässe vom 18. Juni 1885 und vom 22. März 1890 und — soweit im Regierungsbezirk Potsdam belegene Wasserstrassen in Betracht kommen — unter Zustimmung des Bezirksausschusses wird für die dem Regierungspräsidenten in Potsdam unterstellten öffentlichen Wasserstrassen die nachstehende Strom- und Schiffahrtspolizei-Verordnung erlassen. Der § 69 der Strom- und Schiffahrtspolizei-Verordnung für die dem Regierungspräsidenten unterstellten Wasserstrassen vom 17. Jänner 1896 erhält folgende Fassung: § 69 (Bemannung der Flösse). Die Stärke der Bemannung eines Flosses bestimmt sich nach der Länge der Flösse. Hienach müssen Flösse bis 40 m Länge mindestens mit zwei Maun, solche von über 40 m Länge mit vier Mann bemannt sein. Beim Treideln müssen für Flösse bis 40 m Länge ein Mann, für Flösse über 40 m Länge mindestens zwei Manu auf dem Holze sein, und zwar je ein Mann am Anfang und Ende des Flosses. Wird nicht getreidelt, so muss die gesammte Bemannung auf dem Holze sein. Beleuchtung der Flösse §§ 5 und 6. Diese Polizeiverordnung tritt sofort in Kraft.

— (Bekanntmachung des Regierungspräsidenten in Potsdam, betreffend die Bezeichnung der Fahrstrasse auf den demselben unterstellten märkischen Wasserstrassen.) Vom Beginne der Schiffahrt im Jahre 1900 an werden zur Bezeichnung des Fahrwassers der dem Regierungspräsidenten unterstellten märkischen Wasserstrassen die Tonnen und Baken in der Fahrtrichtung zur Elbe links einen rothen, rechts einen schwarzen Farbenanstrich haben. Die weissen Tonnen bezeichnen kleine Untiefen und Schiffahrtshindernisse, sowie den Beginn von Fahrwasserspaltungen.

— (Bestimmungen über die Betriebszeit an den Schleusen der dem Regierungspräsidenten in Potsdam unterstellten märkischen Wasserstrassen.)

1. In der Zeit von Anfang April bis Ende September dauert der regelmässige Betrieb
   a) an den Schleusen der Hauptwasserstrassen von 3 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends;
   b) an allen übrigen Schleusen von 4 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends.

2. In der Zeit von Anfang October bis Ende März dauert der regelmässige Betrieb
   a) an den Schleusen der Hauptwasserstrassen von 5 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;
   b) an allen übrigen Schleusen von 6 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends.

3. Hauptwasserstrassen sind:
   a) die untere Havelwasserstrasse von der Elbe bis zur Spreemündung in Spandau, einschliesslich des Brandenburger Stadtcanals;
   b) die Havel-Oder-Wasserstrasse von der Spreemündung in Spandau bis Hohensaaten;
   c) die Spree-Oder-Wasserstrasse von Spandau durch Berlin bis Fürstenberg (Oder-Spree-Canal) mit Ausnahme der Berliner Spree.

4. Die Betriebszeit wird abgekürzt oder der Betrieb vorübergehend ganz eingestellt, wenn Frost, Unfälle oder dringende Ausbesserungsarbeiten es erfordern. Auch tritt bei grosser Dunkelheit oder sehr unsichtigem Wetter eine Verkürzung ein.

5. Wenn bei starkem Schiffahrtsandrange eine Verlängerung der täglichen Betriebszeit von den Wasserbauinspectoren angeordnet wird, so müssen die Schiffer dieser Anordnung sich fügen; wenn sie sich weigern, durchzuschleusen, werden sie im Schleusenrange um 12 Stunden zurückgestellt.

6. Personendampfer und Schiffe mit leicht verderblicher Ladung (Fische, Obst u. s. w.) dürfen mit besonderer Genehmigung auch ausserhalb der vorgeschriebenen Betriebszeit befördert werden. Weitere Ausnahmen behält sich der Regierungspräsident vor.

7. Diese Bestimmungen gelten auch für den Betrieb der beweglichen Brücken, welche entweder mit den Schleusen verbunden sind oder sich in nächster Nähe von diesen befinden.

8. Für den Verkehr an Sonntagen und Festtagen gelten die erlassenen besonderen Bestimmungen.

Auf den märkischen Wasserstrassen, namentlich in Berlin und auf den sogenannten Hauptwasserstrassen, von denen eine links von der Elbe abzweigt, bis zur Spreemündung bei Spandau geht und zu der auch der Brandenburger Canal gehört, auf der Havel-Oder-Wasserstrasse von der Spreemündung in Spandau bis Hohensaaten und dem Oder-Spree-Canale sieht man zahlreiche österreichische Schiffe. Ein Theil derselben bleibt dort zum Verkehre oder als Uferponton oder wird verkauft, viele Schiffe kommen aber zurück.

Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für die Elbe.

1. Die kgl. sächsische Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbstromamt hat am 24. Jänner folgende Verordnung erlassen: Behufs Vermeidung von Schiffahrtsstörungen und Havarien auf der Elbe innerhalb Dresdens wird angeordnet, dass schwere und lange zu Berg gehende Schleppzüge vor der Durchfahrt durch die hiesige Augustusbrücke getheilt und in einzelnen Abtheilungen durchgeführt werden. Die Trennung und Wiedervereinigung der gedachten Schleppzüge hat nur auf verkehrsfreier Stromstrecke zu erfolgen. Den etwaigen in dieser Beziehung, sowie hinsichtlich der Art der Theilung der Schleppzüge und der Durchführung der einzelnen Theile derselben durch die genannte Brücke ergehenden Anweisungen der Strompolizeibeamten ist unbedingt Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen werden nach § 366, 10, des Reichsstrafgesetzbuches mit Geldstrafen bis Mk. 60 oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

2. Bekanntmachung des Chefs der Elbstrom-Bauverwaltung, Oberpräsident der Provinz Sachsen, betreffend die Bezeichnung der Fahrstrasse auf der Elbe. In Abänderung meiner Bekanntmachung vom 17. Februar 1878 bringe ich hiedurch zur Kenntniss der Schiffahrtstreibenden, dass die Bezeichnung der Fahrstrasse auf der Elbe in den preussischen Stromaufsichtsstrecken zwischen der sächsischen Landesgrenze unterhalb Riesa bis zur Seevemündung oberhalb Hamburg vom Beginne der Schiffahrtsperiode 1900 an in Uebereinstimmung mit der Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern erfolgt. Die an den Elbeufern aufgestellten Landbaaken werden daher zukünftig für das rechte Ufer mit einem schwarz-weissen, für das linke mit einem roth-weissen Farbenanstrich versehen werden. Die zur Ergänzung dieser Fahrwasserbezeichnung dienenden Boberstangen und Maalstöcke werden ebenfalls die hienach für die betreffenden Ufer gewählten Farben tragen. Die Unterscheidung der Landbaaken als Zugangs- oder Abgangsbaake erfolgt in der bisherigen Weise an den über Eck gestellten quadratischen Tafeln der Landbaaken.

Magdeburg, am 1. März 1900.

Frankreich. (Projectirter Bau eines den Hafen von Marseille mit der Rhône verbindenden Schiffahrtscanals.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat, vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction, den je früher auszuführenden Bau eines den Hafen von Marseille mit der Rhône verbindenden, in grossen Dimensionen anzulegenden Schiffahrtscanals beschlossen, ein Project, an dessen Förderung das Municipium des Departements Bouches du Rhône, die Stadt Marseille und die Associationen der dortigen Kaufmannschaft und Rhederei mit bedeutenden Summen zu participiren sich bereit erklärten. Der auch für den Verkehr grösserer Seeschiffe zu

dimensionirende Canal soll von der Stadt Arles (Departement Bouches du Rhône) abzweigen. Der Hauptzweck dieses Canals ist die Dirigirung des Güterverkehres auf der Rhône mit Vermeidung von Umladung am kürzesten, daher auch wohlfeilsten Wege nach dem Hafen von Marseille. Dieser Verkehr wird derzeit dadurch wesentlich vertheuert, ja selbst beschränkt, dass sich an der Ausmündung des Flusses in das Mittelländische Meer (bei Martigues) kein Hafen befindet und der Bau eines solchen auch nicht opportun erscheint, da die Erhaltung der Bassintiefe mit constant bedeutenden Kosten verbunden wäre, weil die in mehrere Arme verzweigt sich in das Meer ergiessende Rhône viel Gerölle führt, wodurch fortwährend im Bereiche der Ausmündung selbst den Flussschiffverkehr bis zur Seeküste behindernde Versandungen vorkommen.

Russland. (Bestellung von Dampfern für den internationalen Seehafenverkehr in den chinesischen Gewässern des Stillen Oceans.) Die Direction der mandschurischen Linien der Transsibirischen Eisenbahnen hat, wie das „Journal des Transports" berichtet, zur Herstellung der Verbindung zwischen dem neuen Seehafen von Tal-Jen-Van (Endstation der mandschurischen Linie) und den Häfen von Wladiwostok, Schanghai und Yokohama (Japan), bei je einer Kieler und je einer Triester Rhedereifirma gegen kurzzeitige Lieferfrist eine Dampferflottille bestellt. Der Kostenpreis der grösseren Dampfer darf die Summe von Livres Sterling 82.500, jener der kleineren L. St. 38.000 nicht überschreiten, und sind die Dampfer innerhalb von 14 Monaten vom Tage der Bestellung an den Rheden der Fabrikswerften zur Uebernahme bereitzustellen. Nachdem die für diese Lieferung gleichfalls concurrirenden englischen Firmen sich nicht zur Einhaltung solch kurzzeitiger Termine verpflichten konnten, wurde diese den beiden Firmen in Triest und Kiel übertragen. Zu bemerken ist, dass die unter normalen Verhältnissen im regelmässigen Packetpostdienst zu verwendenden Dampfer in Ausnahmsfällen zum Truppentransport in die russische Flotte einbezogen werden können, ein Umstand, auf welchen bei der Construction der Schiffe in entsprechender Weise Rücksicht zu nehmen ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn Karlsbad - Johanngeorgenstadt. (Verwaltungsrath.) In den Verwaltungsrath der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt wurden unterm 17. Februar 1900 die Herren Karl Kunzmann, Bürgermeister und Bezirksobmann in Neudek, und Josef Kuntschner, freiherrlich Königswarter'scher Forstmeister in Neudek, cooptirt. [E.-M.-Z. 11.706.]

Brüx - Lobositzer Verbindungsbahn. (Schriftenempfänger.) Als Präsident, bezw. dessen Stellvertreter fungiren bei der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn kais. Rath Carl von Pohnert, Bürgermeister in Brüx, und Anton Hannakampf, fürstl. Lobkowitz'scher Domänenrath in Bilin. Sämmtliche Schriftstücke an den Verwaltungsrath der genannten Bahn sind zu Handen des Dr. Carl Mandl, Concipisten des Landesausschusses des Königreiches Böhmen in Prag, III. Landtagsgebäude, zu adressiren. [E.-M.-Z. 10.681.]

Gleichwerthigkeit der höheren Handelsschulen mit den Handelsakademien in Oesterreich. Infolge Anregung des Curatoriums einer höheren Handelsschule hat sich das k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht veranlasst gesehen, mittelst Erlasses vom 13. December 1899, Z. 29.345, sämmtliche Landesstellen dahin zu verständigen, dass die höheren Handelsschulen den Handelsakademien sowohl hinsichtlich der Organisation als auch des Lehrplanes und Lehrzieles, sowie speciell auch rücksichtlich der Begünstigung des Einjährig-Freiwilligenrechtes für die Absolventen als vollkommen gleichwerthig zu betrachten sind.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 22·32 km lange Strecke Lohne (Oldbg.)—Neuenkirchen (Oldbg.) der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche am 1. November dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereinskilometerzeiger.) Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 16 (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn) und Nr. 60 (k. k. priv. Böhm. Nordbahn). An Nachträgen zu bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag X zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen) und Nachtrag IX zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Vereinskilometerzeiger Nr. 16 wird der im December 1894 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 16 und durch den neu herausgegebenen Vereinskilometerzeiger Nr. 60 der im December 1897 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 60 aufgehoben.

Coupons-Einlösungen.

Am 2. April:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig). Für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80 Gold. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerfrei). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1884. Für je fl. 200 Capital K 8.—. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Salzkammergut). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Bosnisch-hercegovinische Eisenbahn-Landesanleihe. 4½ pCt. Für je K 200 Capital K 4.50.

Bulgarische Staatseisenbahn-Anleihe. 6 pCt. v. J. 1889 Frcs. 15.—.

Steiermärkische Landes-Eisenbahn. 4 pCt. Anleihe. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Landesbank des Königreiches Galizien. 4 pCt. Eisenbahn-Obligationen. Für K 100 Capital K 2.—.

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4 pCt. Obligationen. Für je K 200 Capital K 2.—.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen. K 15.—.

Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. K 8.—.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen. K 7.50. — 4 pCt. Prioritäten. Für je K 200 Capital K 4.—.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Em. 1886. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1871. K 7.50.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 9.94·4.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten. Em. 1885. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Ostrau-Friedlander Bahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 15.—.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritätsobligationen Mk. 6.—.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen. Serie X. Frcs. 6·50.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen. I. Em. K 10.—.

Verlosungen.

Am 3. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritäts-Partialobligationen (Rückzahlung ab 1. October).

Rückzahlungen.

Ab 2. April:

Steiermärkische Landes-Eisenbahnen. 4 pCt. Anleihe I., II. und III. Serie.

Wiener Verkehrsanleihe. 4 pCt.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Em. 1883, steuerpflichtig und steuerfrei.

Fünfkirchen-Barcser Bahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen vom Jahre 1885.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Silber- und Goldprioritäten.

Südbahn. 3 pCt. Prioritäten, Serie X.

Galizische Landesbank-Eisenbahn-Obligationen. 4 pCt.

Capitalsrückzahlung.

Oesterreichische Eisenbahnbau-Gesellschaft. Die beiden Liquidationsquoten per je fl. 50 und fl. 8.27 für eine Anzahl Actien, bezw. Interimsscheine dieser bereits liquidirten Gesellschaft erliegen noch unbehoben. Die betreffenden Besitzer wollen sich unter Vorweisung ihrer Actien, respective Interimsscheine behufs Flüssigmachung der für dieselben gerichtlich erlegten Liquidationsquoten bei dem Curator Dr. Franz Edl. v. Stourzh, Hof- und Gerichtsadvocaten, Wien, IX. Peregringasse 1, melden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Rückfahrkarten im Verkehre mit Paris.

Anlässlich der Pariser Weltausstellung gelangen in der Zeit vom 1. Mai bis 25. October 1900 für Schnellzüge giltige Rückfahrkarten mit 30tägiger Giltigkeitsdauer von St. Pölten und Amstetten, Budweis und Prag St.B. nach Paris mit wahlweiser Benützung über den Arlberg — Zürich—Basel / od. Bodensee—Konstanz—Basel — oder über Salzburg—München—Stuttgart—Karlsruhe—Strassburg, ferner von Aussee nach Paris über Steinach-Irdning—Innsbruck—Arlberg — Zürich—Basel / od. Bodensee—Konstanz—Basel

zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von — nach und retour	Fahrpreis I. Cl.	Fahrpreis II. Cl.
	Francs	
St. Pölten—Paris über Salzburg oder Selzthal . .	232·75	163·80
Amstetten—Paris über Salzburg oder Selzthal . .	217·25	154·30
Aussee—Paris über Steinach-Irdning	233·55	154·10
Budweis—Paris über Linz	228·25	158·50
Prag St.B.—Paris über Linz	233·25	161·80

Wien, am 31. März 1900. [327]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

In dem vom 1. August 1899 giltigen Tarife, Theil III, Heft 2, des obbezeichneten Eisenbahnverbandes ist auf Seite 209 der Theilfrachtsatz vom Schnittpunkte bis Probstzella von „2·0“ auf „2·03“ zu berichtigen.

Wien, am 31. März 1900. [328]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Umschlagsverkehr via Wien (Donauuferbahnhof).

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 15. April 1900 tritt ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und serbischen, bulgarischen und rumänischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Wien (Donauuferbahnhof) der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wirksamkeit.

Mit dem gleichen Tage wird der vom 15. März 1893 giltige Uebernahmetarif für den directen Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Wien (Donauuferbahnhof) der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn sammt dem vom 1. April 1895 hiezu giltigen Nachtrage I ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 40 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 3. April 1900. [329]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Oesterreichisch-Italienisch-Schweizerisch-Deutsch-Französischer Personen- und Gepäcksverkehr über den St. Gotthard.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 15. Mai 1900 tritt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Triest (Südbahnhof) einerseits und Paris (Ostbahnhof) andererseits über Cormons — Conegliano — Mestre—Chiasso—St. Gotthard—Basel—Delle oder Petit-Croix in Kraft.

Hiedurch wird der für diesen Verkehr bisher bestandene Tarif vom 1. Jänner 1891 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. April 1900. [330]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Mehl und Mahlproducte etc.

Ab 1. Juni 1900 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse bei Aufgabe in vollen Wagenladungen von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft, welcher theilweise erhöhte, theilweise ermässigte Frachtsätze enthalten wird.

Dagegen wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. März 1894 sammt den hiezu gehörigen Nachträgen I bis V mit 31. Mai 1900 aufgehoben.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes werden ab 15. April 1900 bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 2. April 1900. [331]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Anhange vom 1. Jänner 1900 zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899 auf Seite 17 sub Pos. 55 für a) Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, und b) für Mineraltheer von Mähr.-Ostrau und Oderberg nach ungarischen Stationen enthaltenen Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 20. Mai 1900 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 2. April 1900. [332]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

30. März. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Neudek—Johanngeorgenstadt und Röwersdorf—Hotzenplotz eingestellt.

1. April. In den Strecken Neudek—Johanngeorgenstadt, Bärn-Andersdorf—Hof i. M. und Röwersdorf—Hotzenplotz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

2. April. In den Strecken Hannsdorf — Niederlindewiese und Niklasdorf—Zuckmantel wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

3. April. In den Strecken Wien K.E.B. — St. Pölten, Wien K.F.J.B.—Tulln, Tulln—St. Pölten, Penzing—Matzleinsdorf und auf der Donauuferbahn wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

2. April. In der Strecke Drösing—Zistersdorf wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

3. April. In den Strecken Troppau—Benisch und Wigstadtl—Bautsch wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Staatseisenbahn-Gesellschaft.

3. April. In den Strecken Wien—Střelitz, Stadlau—Marchegg, Wien—Bruck a. L., Schwechat—Mannersdorf und auf der Localbahn Enzersdorf bei Staatz-Poysdorf wurde der Güter-, bezw. der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Wiener Localbahnen.

3. April. Auf den Wiener Localbahnen wurde der Verkehr wieder aufgenommen.

Böhmische Commercialbahnen.

2. April. In der Strecke Rokycan—Nezvěstitz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Eisenbahn Wien-Aspang.

3. April. Auf der Schneebergbahn wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft.

31. März. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Wr.-Neustadt—Steinamanger der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Localbahn Stramberg-Wernsdorf.

2. April. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Stramberg—Wernsdorf der Gesammtverkehr eingestellt.

Ausland.

Locomotivtransporte Italien-Dänemark. (Ermässigte Frachtsätze.) Mit dem 1. April 1900 treten für den Transport von 41 auf eigenen Rädern laufenden Locomotiven mit und ohne Tender ab Mailand nach Dänemark auf den Strecken Chiasso transit und Pino transit—Basel S.C.B. transit folgende ermässigte Taxen in Kraft:

Chiasso transit—Basel S.C.B. transit	Frcs.	1·43	per 100 kg
Pino transit—Basel S.C.B. transit	„	1·26	„ 100 „

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. (Frachtbriefvorschreibung.) Nach Artikel 15 der Allgemeinen Tarifvorschriften, Theil I B, des Deutsch-Französischen Gütertarifes vom 1. Jänner 1899, werden die Frachtsätze der französischen Specialtarife nur dann angewendet, wenn der Absender auf dem Frachtbriefe die Anwendung der Specialtarife ausdrücklich vorschreibt.

Dieses Verlangen kann durch einen der drei Vermerke, Specialtarif, ermässigter Tarif, billigster Tarif — Tarif speciall, tarif réduit, tarif le plus reduit — gestellt werden.

Diese drei Vermerke werden als gleichbedeutend angesehen und ziehen die Annahme aller Bedingungen nach sich, welche, die anzuwendenden Tarife enthalten. Mangels eines dieser Vermerke ist die Sendung von Rechtswegen den Frachtsätzen und Bedingungen des Allgemeinen Tarifes unterworfen.

Die Stationen sind dahin angewiesen worden, dass eine Zurückweisung von Frachtbriefen, die diesen Vermerk nicht tragen, nicht zulässig ist und vorkommenden Falls die Absender auf die tarifarischen Vorschriften hinzuweisen sind.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln.) Im Monate Februar 1900 (vergl. Ausweis per Jänner 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 32) haben nachbenannte ungarische Locomotiv- und Wagenfabriken die folgende Anzahl von Fahrzeugen an die kgl. Ungar. Staatsbahnen zur Ablieferung gebracht, und zwar: die Staatsmaschinenfabrik 3 Stück Locomotiven, welche für den Dienst bei Eillast- und Lastzügen bestimmt sind. Durch diese Neueinlieferung erhöhte sich der Bestand an Locomotiven auf 2396 Stück. Die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad brachte 93 Stück Lastwagen mit je 15 Tonnen Tragfähigkeit zur Ablieferung; von denselben waren 69 Stück gedeckte und 24 Stück offene Lastwagen, 41 Stück waren mit Bremsen ausgerüstet und 52 Stück ohne Bremsvorrichtung. Die Maschinenfabrik- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft Ganz & Comp. lieferte 29 Stück Personenwagen III. Classe, welche mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit Einrichtung für Oelgasbeleuchtung versehen sind, 50 Sitzplätze besitzen, zweiachsig sind und mit einem Mittelgang ausgestattet sind. Der Gesammtstand der Personenwagen erhöht sich durch die vorbezeichneten Ablieferungen auf 6534 Stück, jener an Lastwagen auf 54.667 Stück.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgüterverkehr. (Geänderte Tarifentfernungen.) Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stendel—Eichstedt i. Altm., frühestens indess vom 1. Mai 1900 ab, kommen im Verkehre zwischen den Stationen Düsedau, Eichstedt i. Altm., Geest-Gottberg, Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. einerseits und sämmtlichen bayerischen Verbandsstationen andererseits anderweite, um 3 bis 4 km erhöhte Tarifentfernungen zur Einführung.

Ueber die Höhe der neuen Entfernungen ist das Nähere bei der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München zu erfahren.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Refactie für Maschinen und Maschinentheile nach Russland.) Die gemäss der Bekanntmachung vom 31. October 1895 für Sendungen eiserner Maschinen und Maschinentheile des Deutschen Specialtarifes I, welche schweizerischer Herkunft und nach Russland oder Finnland bestimmt sind, auf die tarifmässigen Frachtsätze zwischen den badisch-schweizerischen Grenzstationen einerseits und Eydtkuhnen trs., sowie Alexandrowo trs. andererseits gegen Vorlage von Duplicat-Frachtbriefen zugestandene Rückvergütung von 9 Pfg. für 100 kg wird fernerhin im Kartirungswege gewährt.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II V). (Einbeziehung der Station Sandersleben.) Vom 1. April 1900 ab wurde die Station Sandersleben i. Anhalt als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen des Ostdeutsch-Mitteldeutschen Gütertarifes aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Beiläufig

100.000 Stück Eisenbahn-Holzschlipper

aus **Kiefer** oder **Rothbuchen** in beliebiger Länge sind zu verkaufen. Lieferbar in drei Jahren nach Wunsch.

Offerten sind zu richten an **Hermann Babocsag**, Budapest, Bulyovskygone Nr. 39. [618]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber k 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur k 50 eingehoben.

Fortlaufende Nummer	1	1219	1220
Die Publication erfolgt von der	2	**Südbahn-Gesellschaft**	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Cement im See-Exportverkehre nach dem Auslande	Zucker aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Szczakowa	Podwołoczyska (Bhf.) transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest Freihafen und Fiume Freihafen	Triest und Fiume transit seewärts
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der auf Seite 7 des Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897 sub B enthaltenen Bestimmungen für den See-Export. Das Anf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, vom 1. August 1895, für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr für die Beförderung von Podwoloczyska (Bhf.) transit bis Triest, bezw. Fiume und der im Tarife vom 1. April 1897 für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband unter „B. Bestimmungen über die Anwendung der speciell für den See-Export nach dem Auslande gewährten Tarife" enthaltenen Vorschriften für die Weiterbeförderung ab Triest, bezw. Fiume
und gilt in der Zeit	7	vom 9. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 2. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895 für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	285 Heller incl. ungarischer Transportsteuer	388 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	217 Heller incl. ungarischer Transportsteuer	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	68 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege bei Sendungen, deren Frachtbriefe die Vorschreibung „Triest Freihafen" oder „Fiume Freihafen" tragen, sonst im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Bei Berechnung des ermässigten Frachtsatzes im Rückvergütungswege sind für die Liquidirung des Frachtunterschiedes ausser den in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest, giltig vom 1. Jänner 1900" unter VIII bezeichneten Documenten für den Transport von Triest, bezw. Fiume. vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Podwołoczyska, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss, b) die auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Podwołoczyska nach Triest, bezw. Fiume. Bei Aufgabe der Sendungen mit directe von der russischen Versandtstation nach Triest, bezw. Fiume lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidirung gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate von der russischen Versandtstation nach Triest, bezw. Fiume. Die Vorlage der Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, hat spätestens sechs Monate nach der Weiterbeförderung ab Triest, bezw. Fiume an die Verwaltung jener Bahn zu erfolgen, bei welcher die Sendung in Triest, bezw. Fiume zur Abgabe gelangte
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1221	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Schnittholz der Pos. H—18/3 des Oesterreichisch-Ungarischen Tarif-Theiles I	Siehe untenstehende Tabelle A und B		Bei Aufgabe als Frachtgut mit directen, nach einer der untenstehend genannten Stationen lautenden Frachtbriefen und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen der in Rubrik 8 genannten Tarife	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarife der betheiligten Eisenbahnverwaltungen	V e r s c h i e d e n	Siehe untenstehende Tabelle	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		

T a b e l l e A		per 100 kg	T a b e l l e B		per 100 kg
von	nach	Mark	von	nach	Mark
Itzkany	Eger transit für Sendungen nach den Stationen: Frankfurt a. M., Höchst, Wiesbaden, Rüdesheim, Mainz, Bingen, Mannheim (Bad. B.), Mannheim (Directionsbezirk Mainz), Mannheim-Neckarvorstadt (Directionsbezirk Mainz), Ludwigshafen a. Rh.	2·07	Itzkany	**Bodenbach St.E.G. transit** für Sendungen nach den Stationen **Tetschen Oe.N.W.B. transit** des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., ausgenommen die Stationen der Linie Aschaffenburg—Hanau—Frankfurt a. M.—Wiesbaden—Diez—Oberlahnstein—Rüdesheim—Kastel; ferner nach Stationen der Linie Bebra—Silberhausen—Lichefeld—Eichenberg—Göttingen—Münden—Cassel—Carlshafen—Warburg—Altenbecken—Soest des Directionsbezirkes Cassel und den südlich davon gelegenen Stationen dieses Directionsbezirkes; dann nach Stationen der Linie Hamm—Münster—Gronau des Directionsbezirkes Münster und den südlich davon gelegenen Stationen dieses Directionsbezirkes; dann nach Stationen der Linie Bebra—Weimar—Jena—Saalfeld und Gotha—Silberhausen des Directionsbezirkes Erfurt und den südlich davon gelegenen Stationen dieses Directionsbezirkes, excl. Meiningen, Ritschenhausen, Lichtenfels und Probstzella; schliesslich nach sämmtlichen Stationen der Directionsbezirke Elberfeld, Essen und Köln, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, und nach den Niederlanden bei Instradirung über die Grenzübergangspunkte Cleve, Goch, Venlo, Emmerich und Winterswyk	1·94
Morszyn		1·80	Morszyn		1·65

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1222	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Bahnen	Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen	„(Siehe die folgende Tabelle)		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 5. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband		(siehe die folgende Tabelle)		Im Kartirungswege		

Nach	Eisenbahn-Directionsbezirk	Von Budweis k.k.St.B.	Von Hannsdorf k.k St.B.	Von Krumau k.k.St.B.	Von Netolitz-Stadt k.k St.B.	Von Schwarzbach-Stuben k.k.St.B.
		in Mark für 100 Kilogramm				
Aachen	K.	2·97	3·43	3·15	3·10	3·49
Aachen-Kölntbor	„	2·98	3·43	3·16	3·11	3·50
Aachen-Templerbend	„	2·98	3·42	3·16	3·11	3·50
Bochum Nord	Ess.	2·79	2·96	2·96	2·92	3·30
Bochum Süd	„	2·79	2·97	2·96	2·92	3·30
Dentzerfeld	K.	2·73	3·19	2·91	2·86	3·25
Dortmund B. M.	Ess.	2·74	2·92	2·91	2·87	3·25
Dortmund D. G. E.	D. G. E.	2·74	2·92	2·91	2·87	3·25
Dortmund K. M.	Ess.	2·74	2·92	2·91	2·87	3·25
Dortmund Süd	„	2·72	2·90	2·89	2·85	3·23
Duisburg	„	2·91	3·09	3·08	3·04	3·42
Duisburg-Hafen	„	2·91	3·09	3·08	3·04	3·42
Duisburg-Hafen II	„	2·91	3·09	3·08	3·04	3·42
Düsseldorf-Bilk	Elb.	2·86	3·14	3·04	2·99	3·38
Düsseldorf-Derendorf	„	2·85	3·13	3·03	2·98	3·37
Düsseldorf-Grafenberg	„	2·86	3·14	3·04	2·99	3·38
Düsseldorf-Hafen	„	2·86	3·14	3·04	2·99	3·38
Düsseldorf-Lierenfeld	„	2·84	3·14	3·02	2·97	3·36
Düsseldorf-Reisholz	„	2·83	3·15	3·01	2·96	3·35
Elberfeld	„	2·82	3·04	2·99	2·95	3·33
Elberfeld-Mirke	„	2·82	3·04	2·99	2·95	3·33
Emmerich	Ess.	3·10	3·28	3·27	3·23	3·61
Essen (Hauptbahnhof)	„	2·85	3·02	3·02	2·98	3·36
Essen (Hauptbahnhof) Filiale Krupp	„	2·85	3·02	3·02	2·98	3·36
Essen Nord	„	2·85	3·02	3·02	2·98	3·36
Essen Nord, Filiale Krupp	„	2·85	3·02	3·02	2·98	3·36
Gelsenkirchen	Elb.	2·82	3·00	2·99	2·95	3·33
Hagen	„	2·72	2·94	2·89	2·85	3·23
Hagen-Eckesey	„	2·72	2·94	2·89	2·85	3·23
Herbesthal	K.	3·02	3·19	3·20	3·15	3·54
Köln Bonnthor	„	2·75	3·22	2·93	2·88	3·27
Köln-Dentz	„	2·74	3·18	3·92	2·87	3·26
Köln-Gereon	„	2·74	3·20	2·92	2·87	3·26
Köln-Hafen	„	2·75	3·22	2·93	2·88	3·27
Köln-Süd	„	2·75	3·21	2·93	2·88	3·27
Mülheim a. Rhein	Elb.	2·73	3·17	2·91	2·86	3·25
Mülheim a. Ruhr	Ess.	2·88	3·06	3·05	3·01	3·39
Nenss	K.	2·86	3·16	3·04	2·99	3·38
Oberhausen	Ess.	2·89	3·07	3·06	3·02	3·40
Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte)	„	2·89	3·07	3·06	3·02	3·40
Remscheid	Elb.	2·86	3·08	3·03	2·99	3·37
Remscheid-Bliedingbausen	„	2·87	3·09	3·04	3·00	3·38
Remscheid-Hasten	„	2·87	3·09	3·04	3·00	3·38
Remscheid-Vieringhausen	„	2·87	3·09	3·04	3·00	3·38
Reinhausen	K.	2·93	3·10	3·10	3·06	3·44
Ruhrort-Hafen	Ess.	2·91	3·09	3·08	3·04	3·42
Ruhrort-Rhein	„	2·92	3·10	3·09	3·05	3·43
Ründeroth	Elb.	2·77	3·18	2·95	2·90	3·29
Schwerte	„	2·67	2·89	2·84	2·80	3·18
Sieghurg	F.	2·64	3·19	2·82	2·77	3·16
Sterkrade	Ess.	2·90	3·08	3·07	3·03	3·41
Uerdingen	K.	2·93	3·12	3·11	3·06	3·45
Venlo (Ilnksrh.)	„	3·02	3·27	3·20	3·15	3·54
Warstein*)	W. L. E.	2·65	2·82	2·82	2·78	3·16
Weidenau	Elb.	2·50	2·92	2·68	2·63	3·02
Wetter (Ruhr)	„	2·73	2·95	2·90	2·86	3·24
Witten West	Ess.	2·75	2·96	2·92	2·88	3·26

*) Giltig nur für die Zeit bis Ende Juni 1900.

Fortlaufende Nummer	1223	1224	1225
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Baumaterialien, und zwar Kalk und Cement; Bauinventar	Sand der Pos. E—18 der Güterclassification	Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 2)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lobositz St.E.G. transito	Znaim	Freudenthal Jägerndorf
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Böhm.-Leipa transito	Mähr.-Budwitz	Dresden-Elbkai Schönpriesen-Umschlag Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz sowie vice versa
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der für die bezüglichen Artikel giltigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Strecke Tannwald—Grünthal bestimmt sein und muss auf den Frachtbriefen die bezügliche Bauleitung als Aufgeber und Empfänger erscheinen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	27 Heller	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	23 Heller	Freudenthal Jägerndorf 144 *) Pfge. Freudenthal Jägerndorf 125 *) Pfge. Freudenthal Jägerndorf 149 *) Pfge. Freudenthal Jägerndorf 130 *) Pfge. Freudenthal Jägerndorf 185 **) Pfge. Freudenthal Jägerndorf 166 **) Pfge.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen	4 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg.
**) Für Ausnahmetarif Nr. 2 B (Kleie etc.) ermässigen sich diese Frachtsätze um 14 Pfennige für 100 kg

1227	1226	Fortlaufende Nummer	1
Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Die Publication erfolgt von der	2
	betheiligten Verwaltungen	und im Namen der	3
Cement	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut. Bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 7/507, Weiterbeförderung ab Brünn mit dem Schnellzuge 3/n und ab Aussig mit dem Personenzuge Nr. 17	für Artikel	4
Lobositz (St.E.G.)	via Brünn—Aussig: Wien-Nordbahnhof	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Stadlau (St.E.G.)	via Brünn—Aussig: Dux A.T.E.	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges aufgeliefert werden. 2. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 3. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 4. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	und gilt in der Zeit	7
		Das Zugeständniss wird gemacht	4–7
Localtarif	Bestehet kein directer Frachtsatz über die Route Brünn—Aussig	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
130 Heller		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
102 Heller	a) Bei Aufgabe bis 50 kg und bis 10 Stück per Frachtbrief 1436 Heller, b) Bei Aufgabe in anderer als der sub a) bezeichneten Art per Frachtbrief 2337 Heller	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
28 Heller		per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Die mindeste Transportgebühr beträgt 60 Heller per Sendung. Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Anrechnung	Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1228	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Maur- und Dachziegel	Biedermannsdorf via Klein-Schwechat—Wien-Donauquaibahnhof	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	24 *)		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Diese Frachtsätze werden unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte an das städtische Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien adressirt, bezw. aufgegeben werden
				Inzersdorf-Industriegeleise						16 *)				
				Hennersdorf (S.B., bezw. W.P.Wr.N.B.)						26 *)				

*) Ausser diesen Frachtsätzen kommt noch eine Gebühr von 2·— (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerke in Anrechnung.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
75	Nr. 36 vom 29. März 1900	1169	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Bozen-Meraner Bahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Localbahn Stramberg-Wernsdorf, Oesterr. Nordwestbahn, Salzkammergut-Localbahn, Standing-Stramberger Localbahn, Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Südbahn (österr. Linien), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) und deren Betriebe dieser Verwaltungen stehenden Localb. in Oesterreich	Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelknchenmehl der Pos. O—6 und Reiskleie der Pos. R—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Im Localverkehre, sowie im Verkehre dieser Bahnen unter einander		Seite 974, vierte Zeile von oben ist nach dem Worte „Heller“ einzusetzen: „per 100 kg“	
	Nr. 35 vom 27. März 1900	1162	Südbahn-Gesellschaft		Cacaobohnen, Carobe, Gewürze aller Art etc.	Triest	Pécs-külváros	Der in der Tabelle für Sendungen nach „Pécs külváros“ angegebene Frachtsatz von „355 h“ ist auf „365 h“ und der nach „Zalabér“ angegebene Frachtsatz von „211 h“ auf „311 h“ richtig zu stellen	
							Zala-Gogánfa		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. **Wien, 7. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Verfrachtungsbedingungen für die Beförderung böhmischer Kohle auf der Elbe. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Blansko nach Wischau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem unter Führung des Forstmeisters Max Hrdliczka in Raitz gebildeten Comité die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Blansko der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Jedownitz bis zur Station Wischau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. März 1900.

Z. 8978/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von elektrischen Kleinbahnen in Meran, Ober- und Untermais sammt nächster Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, die mit dem Erlasse vom 22. Jänner 1898, Z. 2744/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 23 vom 24. Februar 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnen in Meran, Ober- und Untermais sammt nächster Umgebung neuerlich auf ein Jahr ertheilt.

Wien, am 13. März 1900.

Z. 5543/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Bozen nach Sigmundskron und Ausdehnung dieser Bewilligung auf die Strecke von Bozen nach Zwölfmalgreien.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, die mit den Erlässen vom 22. Jänner 1898, Z. 2743/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 20 vom 17. Februar 1898), bezw. vom 25. Juni 1898, Z. 26.908/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 81 vom 19. Juli 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe in Bozen durch die Stadt nach Gries und von dort bis zur Station Sigmundskron der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn neuerlich auf ein Jahr ertheilt und zugleich auf die Strecke vom Bahnhofe in Bozen bis zum Kreuzungspunkte der projectirten Rittnerbahn mit der Brennerstrasse in Zwölfmalgreien ausgedehnt.

Wien, am 22. März 1900.

Z. 5855/2.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. Februar 1900, Z. 8637, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
3365	Jäger Carl	.	1	.	.	.	.	1
3747	Vaček Franz [1]	1	.	.	.	.	.	.
4077	Maričič Lukas	.	1	.	.	.	.	1
4240	Stryczek Thomas	.	1	.	.	.	.	1
4343	Samek Emilian	.	1	.	.	.	.	1
4445	Krainz Anton	.	1	.	.	.	.	1
4538	Kalasch Anton	.	1	.	.	.	.	1
4636	Wagner Georg [2]	.	.	.	.	.	.	1
4698	Martini Cölestin	.	1	.	.	.	.	.
4876	Ženko Johann	.	1	.	.	.	.	1
4912	Svetličič Leopold	.	1	.	.	.	.	1
5322	Soroczynski Maximilian	.	1	.	.	.	.	1
5406	Müllner Peter	1	.	.	.	.	.	1
5559	Dittrich Hubert	.	1	.	.	.	.	.
7042	Proň Michael	.	1	.	.	.	.	1
7118	König Franz	.	1	.	.	.	.	.
7543	Mokrý Franz	.	1	.	.	.	.	1
7595	Wünsch Josef	.	1	.	.	.	.	1
7822	Požun Josef	1	.	.	.	.	.	1
7847	Pawlina Josef	1	.	.	.	.	.	1
7971	Sarič Simon	1	.	.	.	.	.	1
7975	Rattey Johann	1	.	.	.	.	.	1
8255	Raditschnig Georg	1	.	.	.	.	.	1
8274	Kucharczýk Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
8447	Dematté Mathias	1	.	.	.	.	.	1
8551	Musil Anton	1	.	.	.	.	.	1
8556	Baumgartner Gregor	1	.	.	.	.	.	1
8580	Frkič Markus	1	.	.	.	.	.	1
8588	Machalski Jakob	1	.	.	.	.	.	1
8699	Kantorek Maximilian	1	.	.	.	.	.	1
8737	Lewicki Michael	1	.	.	.	.	.	1
8819	Stubljar Markus	1	.	.	.	.	.	1
8934	Stec Johann	1	.	.	.	.	.	1
8950	Zanini Franz	1	.	.	.	.	.	1
8961	Svoboda Franz	1	.	.	.	.	.	1
8966	Zieba Michael	1	.	.	.	.	.	1
8994	Sučić Gregor	1	.	.	.	.	.	1
9024	Weitzenböck Alois	1	.	.	.	.	.	1
9073	Gabrielli Leopold	1	.	.	.	.	.	1
9089	Macor Lorenz	1	.	.	.	.	.	1
9106	Czaczka Anton	1	.	.	.	.	.	1
9107	Koshuta Johann	1	.	.	.	.	.	1
9121	Dudziński Martin	1	.	.	.	.	.	1
9144	Gottschligg Emanuel	.	.	.	1	.	.	1
9226	Leeb Josef	1	.	.	.	.	.	1
9236	Kaczorowski Simon	1	.	.	.	.	.	1
9239	Patzer Ernst Richard	1	.	.	.	.	.	1
9254	Strohalm Marian Julian	1	.	.	.	.	.	1
9304	Erzeg Simon	1	.	.	.	.	.	1
9308	Nimitzan Georgi	1	.	.	.	.	.	1
9333	Sossich Franz	1	.	.	.	.	.	1
9337	Kolešnik Basil	1	.	.	.	.	.	1
9342	Urban Methud	1	.	.	.	.	.	1
9362	Chiletto Adrian	1	.	.	.	.	.	1
9385	Stergar Johann	1	.	.	.	.	.	1
9411	Felki Franz	1	.	.	.	.	.	1
9419	Richter Carl	1	.	.	.	.	.	1
9430	Leithner Johann	1	.	.	.	.	.	1
9474	Hładysz Stefan	1	.	.	.	.	.	1
9485	Hanakam Adam	.	1	.	.	.	.	.
9488	Szabo Friedrich	.	.	.	1	.	.	1
9490	Přiborsky Franz	1	.	.	.	.	.	1
9522	Harzer Cajetan	1	.	.	.	.	.	1
9537	Šeppl Carl	1	.	.	.	.	.	1
9544	Reguła Johann	1	.	.	.	.	.	1
9575	Pfacotich Franz	1	.	.	.	.	.	1
9586	Schimek Johann	1	.	.	.	.	.	1
9594	Szczerczak Franz	1	.	.	.	.	.	1
9608	Blaženčić Guzović Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
9630	Fürnsinn Franz	1	.	.	.	.	.	1
9671	Zechenter Robert	1	.	.	.	.	.	1
9678	Borowy Johann Anton	1	.	.	.	.	.	1
9681	Marnello Josef	1	.	.	.	.	.	1
9688	Kellersberger Anton	1	.	.	.	.	.	1
9720	Gollesch Anton	1	.	.	.	.	.	1
9727	Rechberger Johann	.	1	.	.	.	.	.
9749	Mršulja Johann	1	.	.	.	.	.	1
9777	Heller Johann	1	.	.	.	.	.	1
9831	Frebort Johann	1	.	.	.	.	.	1
9841	Savli Franz	1	.	.	.	.	.	1
9895	Torner Franz	1	.	.	.	.	.	1
9905	Winner Alois	1	.	.	.	.	.	1
9917	Fachin Peter	1	.	.	.	.	.	1
9949	Lang Emil	1	.	.	.	.	.	1

[1]) Bewerber wurde bereits im Jahre 1897 angestellt; das Erlöschen des bezüglichen Certificates wurde bisher nicht verlautbart.
[2]) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird von Seiten des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung veranlasst.

Verfrachtungsbedingungen für die Beförderung böhmischer Kohle auf der Elbe.

Der Elbeverein in Aussig, der Kohleninteressentenverein daselbst und der concessionirte sächsische Schifferverein in Dresden haben folgende Verfrachtungsbedingungen für die Beförderung böhmischer Kohle auf der Elbe vereinbart:

§ 1. Giltigkeit der Verfrachtungsbedingungen.

Für die Verfrachtung böhmischer Kohle gelten die Bestimmungen des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juli 1895, soweit nicht nachstehend einzelne dieser Bestimmungen aufgehoben, ergänzt oder abgeändert worden sind.

§ 2. Ladeschein.

Der § 71 des Binnenschiffahrtsgesetzes wird durch Folgendes ergänzt: Der Frachtführer ist stets verpflichtet, dem Absender einen Ladeschein auszustellen, in welchem auf diese Verfrachtungsbedingungen Bezug zu nehmen ist.

§ 3. Ladeplatz.

An Stelle des § 27 des Binnenschiffahrtsgesetzes tritt Folgendes:

1. Der Frachtführer ist verpflichtet, das Schiff an den von dem Absender ihm angewiesenen, zur Einnahme von Kohle geeigneten Platz kostenfrei hinzulegen.
2. Während der Beladung muss auf Verlangen des Absenders der Frachtführer das Schiff auf seine Kosten von der Einladestelle ab- und an dieselbe Stelle wieder anlegen.
3. Wird jedoch vom Absender dem Frachtführer zum Beginne oder zur Fortsetzung der Beladung eine andere als die ursprüngliche Einladungsstelle angewiesen, so hat der Absender dem Frachtführer die durch den Wechsel der Einladestelle entstandenen nothwendigen Kosten zu vergüten.

§ 4. Ladezeit.

An Stelle des § 29 des Binnenschiffahrtsgesetzes tritt Folgendes:

1. Mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft folgenden Tage beginnt die Ladezeit.
2. Die Ladezeit beträgt:

bei Ladungen	bis zu	100.000 kg	4 Werktage
„ „	„ „	150.000 „	5 „
„ „	„ „	200.000 „	6 „
„ „	„ „	250.000 „	7 „
„ „	„ „	300.000 „	8 „
„ „	von mehr als	300.000 kg .	9 „

3. Wenn der Frachtführer Zuladung verlangt (vergl. § 9 dieser Verfrachtungsbedingungen für Kohle), so ist die ursprünglich bestellte Ladung mit der als Zuladung nachbestellten Menge zusammen zu rechnen. Für die sich hieraus ergebende Gesammtmenge beginnt die Ladezeit an dem auf das Verlangen der Zuladung folgenden Werktage und ist dieselbe wie vorstehend in Absatz 2 angegeben. Diese Ladezeit darf jedoch keinesfalls früher endigen, als drei Werktage nach Ablauf der für die ursprünglich verlangte Menge sich ergebenden Ladezeit.
4. Durch die zeitweilige Unterbrechung der Einladung und durch den Wechsel der Einladestelle (vergl. § 3, Abs. 2 und 3) wird die Ladezeit nicht verlängert; dagegen bleiben ausser Ansatz die Tage, an welchen der Frachtführer, wenngleich ohne sein Verschulden, das Schiff nicht an den angewiesenen Ladeplatz hinlegt, obwohl derselbe frei ist und die Hinlegung weder durch ungenügende Wassertiefe noch durch örtliche Verordnungen behindert ist.
5. Bei der Berechnung der Ladezeit kommen auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Absender, wenngleich ohne sein Verschulden, an der Lieferung der Ladung verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen die Sonntage und allgemeinen Feiertage, wenn der Frachtführer an denselben keine Kohle eingeladen hat und wenn gleichzeitig auf dem Kohlenwerke, welches die für den Frachtführer bestimmte Kohle liefern soll, nachweislich nicht gefördert worden ist, ferner die Tage, an denen infolge bahnamtlicher Verfügung allgemein und nicht blos für einzelne Absender oder Empfänger die Beistellung von Kohle nach den Umschlagsplätzen unterbleibt, weiters die Tage, an denen die Beistellung von Kohle an die Elbe oder die Verschiffung infolge von Strikes bei den Kohlenwerken, beim Eisenbahnbetriebe, bei den Kohleneinladern an der Elbe oder bei der Schiffsmannschaft gehindert ist; schliesslich die Tage, an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr, die Verladung nicht nur von Kohle, sondern jeder Art von Gütern verhindert ist.
6. Wird die Beistellung von Kohle nach der Elbe durch Betriebsstörungen am Kohlenwerke oder durch den Mangel an Eisenbahnwagen nachweislich verhindert, so bleiben bei Berechnung der Ladezeit die ersten drei Tage ausser Ansatz.

§ 5. Verpflichtung zur Bezahlung von Liegegeld bei der Beladung.

Der § 30 des Binnenschiffahrtsgesetzes erhält folgenden Zusatz: Die Verpflichtung des Absenders zur Bezahlung von Liegegeld tritt jedoch erst dann ein, wenn der Frachtführer vor Ablauf der Ladezeit dem Absender erklärt hat, dass er bei Ueberschreitung der Ladezeit Liegegeld beanspruche. Unterlässt der Frachtführer die Abgabe einer solchen Erklärung vor Ablauf der Ladezeit, so beginnt die Verpflichtung des Absenders zur Bezahlung von Liegegeld erst dann, wenn diese Erklärung seitens des Frachtführers nachgeholt ist, und zwar mit dem darauffolgenden Werktage. Auf die Erklärung des Frachtführers finden die Bestimmungen in § 28, Abs. 2 und 3, des Binnenschiffahrtsgesetzes entsprechende Anwendung.

§ 6. Berechnung des Ueberliegegeldes bei der Beladung.

An Stelle der in § 32 des Binnenschiffahrtsgesetzes enthaltenen Sätze treten die folgenden:

1. Das Ueberliegegeld beträgt für jeden Tag bei Schiffen von einer Tragfähigkeit

bis zu	50.000 kg	K	14·—
„ „	100.000 „	„	17·50
„ „	150.000 „	„	21·—
„ „	200.000 „	„	24·50
„ „	250.000 „	„	28·—
„ „	300.000 „	„	31·50
„ „	350.000 „	„	35·—
„ „	400.000 „	„	38·50
„ „	450.000 „	„	42·—
„ „	500.000 „	„	45·50
„ „	550.000 „	„	49·—
„ „	600.000 „	„	52·50

und so fort in Stufen für jede angefangenen 50.000 kg K 4·— mehr.

2. Wird eine kürzere als die in obigem § 4 festgesetzte Ladezeit vereinbart, so hat der Frachtführer für die Ueberliegezeit nach Ablauf der vereinbarten bis nach Ablauf der in § 4 festgesetzten Ladezeit nur die Hälfte des vorstehend angegebenen Ueberlieferungsgeldes zu beanspruchen.

§ 7. Arbeitsleistung bei der Beladung.

An Stelle des § 41 und des ersten Absatzes des § 42 des Binnenschiffahrtsgesetzes tritt Folgendes:

1. Der Frachtführer hat die Kohle vom Eisenbahnwagen am Ladeplatze abzunehmen und auf seine Kosten in das Schiff einzuladen, auch das Ufergeld zu bezahlen. Hiedurch wird der § 65 des Binnenschiffahrtsgesetzes abgeändert.
2. Der Frachtführer hat die ihm hinsichtlich der Beladung obliegenden Arbeiten mit thunlichster Beschleunigung auszuführen. Er ist auf Verlangen des Absenders verpflichtet, Kohle an Feiertagen (an Sonntagen nicht) abzunehmen und einzuladen.
3. Der Frachtführer hat die Kohle innerhalb der von der Eisenbahn-Verwaltung für die Entladung der Wagen vorgeschriebenen Frist abzunehmen und einzuladen; widrigenfalls ist er für die dem Absender dadurch entstehende Ablegegebühr von K 4·40 für den Wagen verantwortlich. Der Frachtführer ist jedoch nicht verpflichtet, mehr als die Hälfte der von ihm bestellten Menge bei einer Beistellung einzuladen.

§ 8. Gewicht der Kohlen.

An Stelle des § 73 des Binnenschiffahrtsgesetzes tritt Folgendes:

1. Die Kohlen sind dem Frachtführer nach Gewicht und nicht nach Mass zu übergeben.
2. Die Uebergabe in vollen Wagenladungen zu dem in den Eisenbahn-Frachtbriefen angegebenen Gewichte gilt der Zuwägung gleich.

3. Will jedoch der Frachtführer das in den Eisenbahn-Frachtbriefen angegebene Gewicht nicht für richtig anerkennen, so steht es ihm frei, die Nachwiegung der Wagen zu beantragen. Stellt sich hiebei das angegebene Gewicht als richtig heraus, so trägt der Frachtführer die Kosten dieser Gewichtsprüfung, andernfalls trägt sie der Absender. Das Gewicht der leeren Wagen (Tara) wird nach den Angaben der Eisenbahn-Verwaltung anerkannt.
4. Der Frachtführer ist verpflichtet, die gesammte in seinem Schiffe befindliche Kohlenmenge an den Empfänger abzuliefern.
5. Wird die Kohle nach Gewicht ausgeliefert, so ist ein Untergewicht, welches $^1/_2$ pCt. des Ladescheingewichtes nicht übersteigt, vom Frachtführer nicht zu ersetzen.

§ 9. Mengenangabe.

1. Bei Abschluss des Frachtvertrages ist vom Frachtführer die Kohlenmenge anzugeben, welche er, dem Wasserstande und der Tragfähigkeit seines Schiffes entsprechend, einzuladen beabsichtigt, und der Absender ist verpflichtet, diese Menge beizustellen (vergl. § 10).
2. Bei eintretendem Wasserwuchse ist der Frachtführer berechtigt, entsprechende Zuladung zu verlangen und auf Begehren des Absenders verpflichtet, dieselbe zu nehmen. (Bezüglich der Einwinterung siehe § 17.)
3. Bei Zuladungen auf Verlangen des Verfrächters über die ursprünglich von ihm bestellte Menge ist, wenn nicht bei Abschluss des Frachtvertrages schon Anderes vereinbart worden ist, die Fracht für die Zuladung besonders zu vereinbaren. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, so gilt für die gesammte Ladung die Tagesfracht desjenigen Tages, an welchem der Frachtführer die Zuladung bestellt hat.
4. Hat dagegen nicht der Frachtführer, sondern der Absender die Zuladung über die ursprünglich geforderte Menge hinaus verlangt, so ist dieser verpflichtet für die Zuladung der Tagesfracht desjenigen Tages, an welchem er die Zuladung verlangt hat, während es für die ursprünglich bestellte Menge bei der dafür vereinbarten Fracht verbleibt.

§ 10. Vom Frachtführer bestellte Kohlenladung.

Für vom Frachtführer bestellte, aber nicht von ihm eingeladene Kohle hat er an den Absender K 4·40 für den Wagen als Ablegegebühr zu ersetzen. Es steht ihm jedoch das Recht zu, die bestellte Menge abzuändern, und er hat in diesem Falle für Wagen, welche später als 24 Stunden nach erfolgter Abänderung der Bestellung an der Elbe eintreffen, die vorstehend erwähnte Gebühr nicht mehr zu bezahlen.

§ 11. Löschzeit.

An Stelle des zweiten Absatzes des Binnenschiffahrtsgesetzes tritt Folgendes: Die Löschzeit für Kohlenladungen beträgt bei Ladungen bis zu 150.000 kg acht Tage, und für jede angefangenen ferneren 50.000 kg einen Tag mehr.

§ 12. Berechnung der Löschzeit.

Der dritte Absatz des § 48 des Binnenschiffahrtsgesetzes lautet wie folgt: Bei der Berechnung kommen auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Empfänger, wenngleich ohne sein Verschulden, die Ladung abzunehmen verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen die Sonntage und allgemeinen Feiertage, wenn an denselben nicht gelöscht wird, sowie die Tage, an welchen durch zufällige, insbesondere durch Hochwasser, Ueberfluthung des vom Empfänger bestimmten Ausladungsplatzes oder durch Eisgefahr die Entlöschung von Kohle verhindert ist. Ferner kommen nicht in Ansatz die Tage, an denen die Entlöschung von Kohle am Ablieferungsorte allgemein und nicht nur bei dem betreffenden Empfänger durch Strikes der Kohlenarbeiter oder der Leute beim Eisenbahnbetriebe oder der Schiffsmannschaften gehindert ist.

§ 13. Mehrere Entlöschungsplätze.

An Stelle des letzten Absatzes des § 46 des Binnenschiffahrtsgesetzes tritt Folgendes: Auf Verlangen des Empfängers ist der Frachtführer gegen Ersatz der Mehrkosten verpflichtet, die Ablieferung an verschiedenen Löschplätzen des Ablieferungsortes vorzunehmen. Die Dauer der Löschzeit wird hiedurch nicht berührt.

§ 14. Hafengeld.

Wird die Entlöschung in einem Hafen verlangt, so hat der Empfänger etwaiges Hafengeld, welches während der Dauer der Entlöschung zu bezahlen ist, dem Frachtführer zu erstatten.

§ 15. Arbeitsleistung bei der Entlöschung.

An Stelle des Absatzes 1 des § 56 des Binnenschiffahrtsgesetzes tritt Folgendes: Der Frachtführer hat die Kohlen an der vom Empfänger zu bezeichnenden Uferstelle frei ab Schiffbord auszuliefern. Hiedurch ist er verpflichtet, die Kohlen in die vom Empfänger kostenfrei zu stellenden Karren, Kasten, Körbe oder sonstigen derartigen Gefässe zu liefern, während alle sonstigen Leistungen bei der Entlöschung von dem Empfänger oder auf dessen Kosten zu bewirken sind. Will der Empfänger gleichzeitig an mehreren Stellen des Schiffes abnehmen, so hat er die dadurch erforderlichen Hilfsmannschaften auf seine Kosten zu stellen.

§ 16. Frachtberechnung.

An Stelle der §§ 62 und 64 des Binnenschiffahrtsgesetzes tritt Folgendes:

1. Für die Frachtberechnung ist die bei der Ablieferung festgestellte Menge massgebend.
2. Wenn die Fracht nach Doppelhektolitern vereinbart ist, die Ermittlung der abgelieferten Menge jedoch nicht nach Mass, sondern nach Gewicht erfolgt, so hat die Umrechnung für die Berechnung der Fracht, sofern keine andere Vereinbarung stattgefunden hat, nach dem Verhältniss von $137^1/_2$ kg für den Doppelhektoliter zu geschehen.

§ 17. Rücktrittsrecht des Absenders bei der Einwinterung.

Die §§ 36 und 70 des Binnenschiffahrtsgesetzes werden durch Folgendes ergänzt:

1. Wenn vor Antritt der Reise die Schiffahrt für die Dauer des Winters geschlossen, so gilt, falls die Einladung noch nicht begonnen hatte, der ursprüngliche Frachtvertrag ohneweiters für aufgehoben.
2. Sind schon Kohlen eingeladen, so erlischt der Frachtvertrag nur hinsichtlich der noch nicht eingeladenen Mengen.
3. Wird vom Frachtführer bei Wiedereröffnung der Schiffahrt weitere Ladung verlangt, und ist der Absender bereit, solche zu liefern, so ist die Fracht für diese Zuladung besonders zu vereinbaren.
4. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande über die Fracht für die Zuladung, oder hat nicht der Frachtführer, sondern der Absender die Zuladung verlangt, welche der Frachtführer anzunehmen verpflichtet ist, so hat der Absender für die Zuladung die Tagesfracht desjenigen Tages, an welchem die Zuladung verlangt worden ist, zu bewilligen, während es für die vor der Einwinterung bereits eingeladene Menge bei der dafür vereinbarten Fracht verbleibt.

Auch die Aussiger Börse hat in der Sitzung der Börsekammer vom 2. März 1899 die vorstehenden, von den eingangs erwähnten drei Vereinen vereinbarten Verfrachtungsbedingungen für die Beförderung böhmischer Kohlen auf der Elbe nebst dem dazu gehörigen Formulare für den Ladeschein angenommen. Demzufolge hat der Börsevorstand im VIII. Stücke des Verordnungsblattes der Aussiger Börse am 2. März 1899 nachstehende Kundmachung erlassen:

„Der § 13 der Börsenormen, Verordnungsblatt Stück I, Jahrgang I, hat fortan zu lauten wie folgt: Auf die Börsegeschäfte finden im Uebrigen die Bestimmungen über die Verfrachtung für Beförderung böhmischer Kohlen auf der Elbe, welche vom Elbevereine in Aussig, dem Kohleninteressentenvereine in Aussig und dem concessionirten sächsischen Schiffervereine in Dresden im Jahre 1899 vereinbart worden sind, Anwendung."

Gleichzeitig wurde in demselben Stücke des Verordnungsblattes eine weitere Anordnung über die Festsetzung der einzelnen Elbestrecken für die Frachtabmachungen veröffentlicht, welche lautet: „Die Oberelbe umfasst die Strecke der Elbe von Aussig in Böhmen bis zur Grenze zwischen dem Königreiche Sachsen und dem Königreiche Preussen; die Mittelelbe umfasst die daran anschliessende Strecke der Elbe bis ausschliesslich Wittenberge; die Unterelbe umfasst die Strecke von einschliesslich Wittenberge stromabwärts."

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Brodina-Iswor. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von Arthur Mayer, kais. Rath und Verwaltungsrath der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Brodina der Neuen Bukowinaer Localbahnen über Seletin nach Iswor die Trassenrevision auf den 9. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Radautz Julius Patak betraut. [E.-M.-Z. 15.616.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Wasserabflussverhältnisse der Station Trzebinia: Localverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat anlässlich der Beschwerde des Bezirksausschusses in Chrzanów wegen ungünstiger Wasserabflussverhältnisse unter dem über die Bezirksstrasse führenden Eisenbahnviaducte nächst der Station Trzebinia der Localbahn Trzebinia-Skawce die Localverhandlung auf den 9. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 15.618.]

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Durchganges bei km 339·860 in der Station Orlau.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Herstellung eines Durchganges bei km 339·860 in der Station Orlau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.142.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Februar 1900.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gibt mit Schluss des Monates Februar 1900 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. Februar 1900	Hievon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. März 1900
A. Hauptbahnen:			
Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Zweites Geleise Tulln—Absdorf	10·3	10·3	10·3
Stationserweiterung Salzburg	—	—	—
Werkstättenbahnhof Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Eger:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Linie Krakau—Podwołoczyska:			
Umbau des Bahnhofes Lemberg	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Südbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Triest:			
Erweiterung der Station Bruck	—	—	—
Linie Kufstein—Ala:			
Zweites Geleise in der Strecke Grasstein—Franzensfeste	7·1	7·1	7·1
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Prag:			
Erweiterungsbauten in den Stationen:			
Morawan	—	—	—
Pořičan	—	—	—
Linie Přelouč—Kalk-Podol:			
Erweiterungsbau der Station Heřmanměstec	—	—	—
Summe der Hauptbahnen	17·4	17·4	17·4
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	2·1	2·1
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügelbahn Uskoplje-Gravosa	66·6	66·6	66·6
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	129·1	—	—
Strecke Niemes—Gabel	—	13·7	13·7
„ Gabel—Pankraz	—	8·3	8·3
„ Pankraz—Kriesdorf	—	6·5	6·5
„ Kriesdorf—Neuland	—	2·5	2·5
„ Neuland—Karlswald	—	4·7	4·7
„ Karlswald—Johannesthal	—	5·9	5·9
„ Böhm.-Leipa—Reichstadt	—	7·1	7·1
„ Reichstadt-Niemes	—	6·2	6·2
Verbindungsbahn und Schleppbahn in Reichenberg	—	4·1	4·1
Cerčan-Modřan-Dobřis:			
Theilstrecke Eule—Skochowitz	13·7	13·7	13·7
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	79·6	79·6
Raudnitz-Hospozin	23·4	23·4	23·4
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	20·4	20·4	20·4
Stankau-Ronsperg	19·6	19·6	19·6
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Raspenau-Weissbach	6·4	6·4	6·4
Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf	10·6	10·6	10·6
Winterberg-Wallern	37·5	28·1	28·1
Mutenitz-Gaya	16·0	16·0	16·0
Gross-Siegharts—Raabs	11·2	11·2	11·2
Gmünd-Litschau	24·9	24·9	24·9
Abzweigung nach Heidenreichstein	11·5	11·5	11·5
Piła-Jaworzno	20·0	20·0	20·0
Krakau-Kocmyrzow:			
Abzweigung von Czyzyny nach Mogiła sammt Schleppbahnen	5·1	5·1	5·1
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn Innsbruck-Igls	8·5	8·5	8·5
Lundenburg-Landesgrenze	10·1	10·1	10·1
Zillerthalbahn Jenbach-Mairhofen:			
Theilstrecke Jenbach—Fügen	10·6	10·6	10·6
Gablonzer elektrische Strassenbahnen	21·2	21·2	11·4
Triester elektrische Strassenbahnen	16·4	16·4	16·4
Prager elektrische Strassenbahnen:			
Strecke Smichow Schlachthof—elektrische Centrale	6·4	6·4	6·4
Wiener elektrische Strassenbahnen	0·6	0·4	0·6
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	634·1	554·4	544·8

Es sind sonach durch den Baubeginn der Linie Himbergerstrasse—Quellengasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen 0·2 km Kleinbahnen zugewachsen, dagegen 9·8 km durch die am 6. Februar erfolgte Eröffnung einer Theilstrecke der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Februar 17·4 km Hauptbahnen und 544·8 km Local- und Kleinbahnen in Bauausführung. Des Ferneren wäre noch hervorzuheben: Das zweite Geleise in der Strecke Tulln—Absdorf wurde am 1. März eröffnet; auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn ist auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue; von der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg sind die Strecken Settenz—Lobositz sammt Schleppbahn zur Elbe seit 16. December 1897, Lobositz—Leitmeritz seit 5. October 1898 und Leitmeritz—Böhm.-Leipa, sowie die Verbindungsbahn Czalositz A.T.E.—Czernosek Oe.N.W.B. seit 29. December 1898 eröffnet; für die reconstruirte Strecke Böhm.-

Leipa—Reichstadt wurde vorläufig nur der provisorische Locomotivbetrieb gestattet, und wird auch die bestehende Strecke Reichstadt—Niemes reconstruirt; von der Localbahn Winterberg-Wallern wurde die Theilstrecke Eleonorenhain—Wallern am 6. November 1899 eröffnet; die Baulänge der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen wurde von 21·7 km auf 21·2 km richtiggestellt und die Bauarbeiten auf der Strecke Smichow Schlachthof—elektrische Centrale in Prag der Prager elektrischen Strassenbahnen sind bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate November 1899.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate November 1899 ergibt für 68 Bahnen, die schon im November 1898 im Betriebe waren. Folgendes:

Gesammtlänge: 42.931·52 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im November 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	31,566.907	+ 1,444.439	751	+ 20	+ 2·74
aus dem Güterverkehre . . .	100,126.435	+ 3,507.076	2.431	+ 38	+ 1·65
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende November 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	295,549.114	+ 15,528.100	8.305	+ 256	+ 3·18
aus dem Güterverkehre . . .	653,280.494	+ 35,008.677	18.029	+ 597	+ 3·42
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende November 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	69,408.371	+ 3,685.813	11.317	+ 447	+ 4·11
aus dem Güterverkehre . . .	130,450.190	+ 3,150.970	20.935	+ 123	+ 0·59

— (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate November 1899.) Die Einnahmen im Monate November 1899 stellen sich auf Mark 110,057.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mk. 4,745 000. Der Personenverkehr brachte Mk. 23,661.000 (+ 1,043.000), der Güterverkehr Mk. 78,421.000 (+ 2,730.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,975.000 (+ 972.000). Für die Zeit vom 1. April bis 30. November 1899 sind Mk. 907,347.000 oder Mark 50,206.000 mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit Mk. 13,660 000 auf den Personenverkehr, mit Mk. 31,593.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 4,953.000 auf sonstige Quellen.

— (Projecte der Westphälischen Landeseisenbahn.) Der Gesellschaft ist die Concession ertheilt worden zum Baue und Betriebe vollspuriger Nebeneiseubahnen von Borken nach Burgsteinfurt mit Abzweigung von Stadtlohn nach Vreden (Westphälische Nordbahn), von Sennelager nach Wiedenbrück und von Neubeckum nach Münster i. W. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der neuen Eisenbahnen erforderliche Anlagecapital wird für die Bahn von Borken nach Burgsteinfurt mit Abzweigung von Stadtlohn nach Vreden auf den Betrag von Mk. 3,600.000, für die Bahn von Sennelager nach Wiedenbrück auf den Betrag von Mk. 1,836.000, für die Bahn von Neubeckum nach Münster i. W. auf den Betrag von Mk. 2.500.000 festgesetzt.

— (Projecte der Königsberg-Cranzer Eisenbahn.) Der „D. R.-A." veröffentlicht die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb vollspuriger Nebenbahnen von Cranz nach Neukuhren und von Cranz nach Cranzbeck durch die vorgenannte Gesellschaft. Das Baucapital für die erstere Linie ist auf Mk. 700.000 festgesetzt. Die Baukosten für die letztere Linie werden aus laufenden Mitteln der Gesellschaft und Baukostenzuschüssen Betheiligter bestritten. Das Mk. 1,442.000 betragende Grundcapital der Gesellschaft wird um das im Wege der Actienbegebung zu beschaffende Baucapital zum Nennwerthe von Mk. 558.000 erhöht; es wird daher alsdann den Betrag von Mk. 2,000.000 erreichen.

— (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November 1899.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November die normalspurige Nebenbahn Lauenburg-Leba im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Stationen Neue Welt, Neuendorf (Kreis Lauenburg), Garzigar, Landechow, Freest, Fichthof und Leba für den öffentlichen Verkehr; die Stationen dienen sämmtlich, mit Ausnahme von Neue Welt, welche nur für den Personenverkehr eingerichtet ist, dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; in Neuendorf (Kreis Lauenburg), Garzigar, Landechow, Freest und Fichthof ist die Annahme oder Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ausgeschlossen; die Strecke Sellin a/R.—Ost-Göhren a/R. der Rügen'schen Kleinbahnen mit den Stationen Baabe, Philippshagen und Göhren für den öffentlichen Verkehr. Am 2. November die 27·85 km lange normalspurige Nebeneisenbahn Oschersleben-Schöningen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft mit den Stationen Oschersleben O.S.E. Güterbahnhof, Hornhausen, Ottleben, Hötensleben und Schöningen O.S.E., der Personenhaltestelle Oschersleben O.S.E, den Haltestellen Ausleben und Kauzleben, dem Haltepunkte Barneberg und der Privatladestelle Hornhausen-Nord für den Gesammtverkehr; die Personenhaltestelle Oschersleben O.S.E. und der Haltepunkt Barneberg dienen nur dem Personenverkehre, die Station Oschersleben O.S.E. Güterbahnhof nur dem Güterverkehre und die Privatladestelle Hornhausen-Nord nur dem Güterverkehre in Wagenladungen; Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden nur in Oschersleben O.S.E. Güterbahnhof, Hornhausen, Ottleben, Hötensleben und Schöningen O.S.E. angenommen und ausgeliefert; diese Nebenbahn verbindet die preussischen Staatsbahnstrecken Magdeburg—Oschersleben—Börsum und Magdeburg—Schöningen—Jaxheim und schliesst in den Stationen Oschersleben und Schöningen an die genannten Linien an. Am 3. November die Hafenbahn in Demmin, welche den Verkehr zwischen dem Staatsbahnhof und dem Kleinbahnhof in Demmin einerseits und dem Hafen in Demmin andererseits vermittelt, für den Güterverkehr; diese Hafenbahn ist dreischienig gebaut, so dass mit Zuhilfenahme eines Zwischenwagens sowohl die Schmalspurwagen der Demminer Kleinbahnen als auch die Normalspurwagen der Staatsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen und dem Hafen befördert werden können. Am 15. November die normalspurige 36·976 km lange Reststrecke Heilsberg—Rothfliess der Nebenbahn Zinten-Rothfliess im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. mit den Haltestellen Tollnigk und Frankenau, sowie mit der Station Seeburg für den Gesammtverkehr; Sprengstoffe gelangen nur auf den Stationen Heilsberg und Seeburg zur Abfertigung; letztere Stationen sind mit Geleisewaagen, sowie mit Hebe-, bezw. Lastkrahnen ausgerüstet. Ferner die 27·85 km lange Nebenbahn Oschersleben-Schöningen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 2. November für den Güterverkehr eröffnet wurde, für den Personenverkehr; ausser den bereits vorhandenen Stationen gelangten auch die Personenhaltestelle Oschersleben O.S.E. und der Haltepunkt Barneberg zur Eröffnung. Am 27. November die 20 70 km lange vollspurige Strecke Genthin—Milow der Genthiner Kleinbahn mit den Stationen Brettin, Annenhof, Zabakuk, Klein-Wusterwitz, Schlagenthin, Kuxwinkel, Neudessau und Milow für den Gesammtverkehr; die Strecke schliesst in Genthin an die Linie Berlin—Magdeburg der Preussischen Staatseisenbahnen an und steht wie die am 25. October eröffnete 28·67 km lange Strecke Genthin—Schönhausen im Betriebe der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Cie. zu Berlin.

b) In Braunschweig: Am 1. November die Linie Walkenried—Braunlage—Tanne (Südharz-Eisenbahn) für den Güterverkehr.

c) In Oldenburg: Am 1. November die 22·32 km lange Strecke Lohne—Neuenkirchen der grossherzogl. Olden-

burgischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Mühlen (Oldbg.), Steinfeld (Oldbg.), Holdorf (Oldbg.), Nellinghof und Neuenkirchen (Oldbg.) für den gesammten Verkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen, die Abfertigung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, auf den Stationen Mühlen (Oldbg.), Nellinghof und Steinfeld (Oldbg.) ausgeschlossen.

d) In Württemberg: Am 1. November die 4·8 km lange Localbahn Reutlingen-Eningen für den öffentlichen Verkehr. Am 25. November die 5·5 km lange schmalspurige Strecke Beilstein—Ilsfeld der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit den für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Auenstein und Ilsfeld; diese Strecke bildet ein Glied der schmalspurigen Staatsbahnlinie Marbach—Beilstein—Heilbronn. Ferner am 30. November die Theilstrecke Warthausen—Ochsenhausen der schmalspurigen württembergischen Staatseisenbahn Biberach-Ochsenhausen für den Personen- und Güterverkehr; die Bahn ist von Warthausen bis Ochsenhausen 19 km, von Biberach nach Ochsenhausen 22·22 km lang, ihre Spurweite beträgt 0·75 m; die an der Bahn liegenden Stationen Warthausen, Aepfingen, Maselheim, Wennedach, Reinstetten und Ochsenhausen sind für den Gesammtverkehr, die Stationen Barabein, Sulmingen und Goppertshofen nur für den Personenverkehr eingerichtet.

e) In Bayern: Am 12. November die 5·96 km lange vollspurige Localbahn Grafing-Ebersberg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit der Haltestelle Markt Grafing, dem Haltepunkt Wiesham und der Haltestelle Ebersberg für den Personen- und Güterverkehr; die Betriebsleitung dieser dem Oberbahnamte Rosenheim unterstellten Localbahn befindet sich in der Anschlussstation Grafing.

f) In Elsass-Lothringen: Am 1. November die 9·48 km lange Strecke Fentsch-Aumetz der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den Stationen Bollingen und Aumetz für den Gesammtverkehr.

— (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate November 1899.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November folgende Verkehrsstellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November die Station Deuben an der Strecke Weissenfels—Zeitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher dem Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehre diente, auch für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr; die Haltestelle Ottendorf zwischen den Stationen Quaritz und Waltersdorf an der Strecke Glogau—Sagan im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Kleinvieh in einzelnen Stücken und Leichen; die Abfertigung von Vieh in Wagenladungen und Grossvieh in einzelnen Stücken, sowie von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; die Personenhaltestelle Rhynern im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von Wagenladungen (mit Ausnahme von Sprengstoffen und Fahrzeugen, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren; die Haltestelle Lasswitz zwischen den Stationen Lissa i. P. und Fraustadt an der Strecke Lissa i. P.—Glogau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; die Haltestelle Vöhrum zwischen den Stationen Hämelerwald und Peine an der Strecke Lehrte—Braunschweig im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Personenhaltestelle Hülserberg zwischen den Stationen Hüls und Niep an der Strecke Hüls—Moers der Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; am 5. November der Bahnhof Köln-Deutz B. M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln für den Eilgutverkehr; gleichzeitig wurde der Bahnhof Köln-Deutz auch für den Eilgutverkehr und daher für den öffentlichen Verkehr überhaupt geschlossen; die Annahme und Auslieferung von Eilgütern, sowie der übrigen Güter erfolgt nur noch auf Bahnhof Köln-Deutz B. M.; am 15. November die Haltestelle Hausbruch zwischen der Station Harburg U. E. und der Haltestelle Neugraben an der Strecke Harburg—Cuxhaven im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche bisher für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Haltestelle Bölzke zwischen den Stationen Blumenthal und Sarnow an der Strecke Neustadt a. D.—Meyenburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche bisher für den Personen-, Vich- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Haltestelle Gross-Chelm zwischen den Stationen Neuberun und Imielin an der Strecke Oświęcim—Myslowitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Dirction zu Kattowitz, welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet war, auch für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; ferner am 20. November die Haltestelle Aligse zwischen den Stationen Lehrte und Burgdorf an der Strecke Lehrte—Harburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

b) In Sachsen: Am 1. November der bisherige Haltepunkt Niederlössnitz zwischen den Stationen Lössnitz und Aue an der Linie Chemnitz—Adorf der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen unter der Bezeichnung Haltestelle Lössnitz auch für den allgemeinen Güter- etc. und Viehverkehr.

c) In Bayern: Am 11. November die Station V. Cl. Unterfahlheim zwischen den Stationen Leipheim und Nersingen an der Strecke Augsburg—Ulm der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh; am 13. November die Station V. Cl. Lamerdingen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg; ferner am 20. November die Station Wutzlhofen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den unbeschränkten Güterverkehr.

d) In Elsass-Lothringen: Am 15. November der Haltepunkt Capellen an der Bahnstrecke Luxemberg—Bettingen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welcher bisher nur dem Personen- und Eilgutverkehre gedient hat, auch für den Frachtstückgutverkehr; ferner am 20. November der Haltepunkt Frohmühl zwischen den Stationen Puberg und Tieffenbach-Struth an der Bahnstrecke Mommenheim—Saargemünd der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Creisau.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 1. April die an der Bahnstrecke Königszelt—Camenz liegende Haltestelle Creisau für den gesammten Thierverkehr mit der Beschränkung eröffnet, dass die Beförderung der Thiere von und nach Creisau nur mit Güterzügen erfolgt. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 vom 15. Juni 1899, Seite 1332.)

— (Directionsbezirk Stettin: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Scheune.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 1. April die an der Abzweigung der Bahnstrecken Stettin—Pasewalk und Stettin—Angermünde gelegene Haltestelle Scheune, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, nunmehr auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Zur Abfertigung gelangen nur Güter von und nach Stationen der Kleinbahn Casekow-Penkun-Oder, sowie für die Zuckerfabrik Scheune. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55 vom 13. Mai 1899, Seite 1101, und Nr. 134 vom 23. November 1899, Seite 2447.)

— (Directionsbezirk Königsberg i. Pr.: Errichtung einer neuen Eisenbahn-Betriebsinspection in Angerburg und Auflösung der Eisenbahn-Betriebsinspection Allenstein H.) Am 1. April wurde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction Königsberg i. Pr. eine neue Eisenbahn-Betriebsinspection, und zwar in Angerburg, errichtet und gleichzeitig die Eisenbahn-Betriebsinspection Allenstein H. aufgelöst.

— (Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Verlegung der amtlichen Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte und Aenderung der Bezeichnung derselben.) Einer amtlichen Mittheilung der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M. zufolge wurde am 1. April die seither in den Räumen Kaiserstrasse Nr. 1 (Frankfurt a. M.) befindliche amtliche Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte nach dem Hauptpersonenbahnhofe verlegt und gleich-

zeitig mit der Auskunftsstelle für den Personenverkehr daselbst verbunden. Die vereinigte neue Dienststelle erhält die Bezeichnung: „Amtliches Reisebureau Frankfurt a. M., Hauptpersonenbahnhof". Derselbe wird zur Abfertigung des Publicums an den Wochentagen von 8 Uhr Vormittags bis 7 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Mittags geöffnet sein.

— (Rinteln-Stadthagener Eisenbahn: Eröffnung des Betriebes für den Gesammtverkehr.) Einer amtlichen Bekanntmachung zufolge wurde die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn am 3. März für den Gesammtverkehr eröffnet.

— (Bahnproject Beeskow-Fürstenwalde an der Spree.) Der Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen Henning, Hartwig & Co. in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Beeskow nach Fürstenwalde a. d. Spree ertheilt worden.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate August 1899.) Im Monate August 1899 wurden bei einer Betriebslänge von 5603 km (August 1898 5391 km) 3,468.717 Personen und 1,464.749 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 5,562.470, aus dem Güterverkehre Mk. 8,003.313, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 369.712 und aus dem Thiertransporte Mk. 292.413, sohin zusammen Mk. 14,227.908 (gegenüber Mk. 13,766.953 im gleichen Monate des Vorjahres). Die Jahreseinnahme vom 1. Jänner bis 31. August 1899 bezifferte sich auf Mk. 95,356.113 (mehr gegen das Vorjahr um Mk. 3,975.987).

Sachsen. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate November 1899.) Die Betriebseinnahmen der Sächsischen Staatseisenbahnen haben auch im Monate November 1899 ein günstiges Ergebniss geliefert. Nach vorläufiger Feststellung wurden vereinnahmt: Mk. 2,585.691 im Personenverkehre (+ Mk. 123.405 gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), Mk. 6,901.364 im Güterverkehre (+ Mk. 163.709), Mark 1,222.421 aus sonstigen Quellen (— Mk. 22.471), Mk. 10,709.476 im Ganzen (+ Mk. 264.643). In der Zeit vom 1. Jänner bis 30. November betrug die Einnahme Mk. 36,349.660 im Personenverkehre (+ M. 1,724.626 gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), Mk. 70,280.527 im Güterverkehre (+ Mk. 1,878.749), Mk. 13,171.729 aus sonstigen Quellen (Mk. 420.617), Mk. 119,801.916 im Ganzen (+ Mk. 4,023.992). Die Mehreinnahme beträgt durchschnittlich Mk. 593 für 1 km Bahnlänge.

Bulgarien. (Fürstl. Bulgarische Staatsbahnen: Stationsnamenänderung.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wurde mit Giltigkeit vom 17. Februar/1. März der Name der Station Kessarevo der Strecke Sofia—Kaspitschan, bezw. der bulgarischen Centralbahnlinie in „Djulünitza" abgeändert.

Frankreich. (Verwaltungskosten der sieben Hauptbahnen im Jahre 1898.) Dem statistischen Ausweise über die Verwaltungskosten der französischen Hauptbahnen zufolge haben diese im Betriebsjahre 1898 betragen:

Name der Bahn	Kilometrische Länge der Bahn	Verwaltungskosten insgesammt	Verwaltungskosten per Kilometer
		Francs	
1. Staatsbahnen	2.791	3,522.213	1.262
2. Nordbahn	3.736	9,917.499	2.655
3. Ostbahn	4.741	10,670.618	2.251
4. Westbahn	5.569	11,509.083	2.067
5. Paris-Orléans	6.743	12,670.990	1.879
6. Paris-Lyon	8.892	20,527.666	2.309
7. Südbahn	3.224	8,623.413	2.675
Summa	35.796	78,441.482	

somit durchschnittlich per laufendes Bahnkilometer Frcs. 2157.

Grossbritannien. (Betriebsergebnisse der Strasseneisenbahnen im Jahre 1899.) Dem statistischen Berichte des „Board of trade" zufolge hatte mit Ende 1899 das Strasseneisenbahnnetz Grossbritanniens und Irlands eine Länge von 1122 englischen Meilen. Das in dieses Netz investirte Capital betrug £ 18,052.773, das Nominalcapital £ 26,597.392. Im Laufe des Jahres 1899 wurden 58 englische Meilen neuer Linien zumeist mit elektrischem Betriebe dem Verkehre übergeben, während im grösseren Theile des alten Netzes vorläufig noch Pferde- und Dampfkraft als Motor in Verwendung steht, und zwar mit einem Stande von 44.171 Pferden, 584 Motoren und 6323 Wagen. Die Personenfrequenz betrug 924,820.247 Fahrgäste, im Vergleiche zu deren 858,485.542 im Vorjahre 1898 und deren 616,972.830 im Jahre 1897.

Die Wesenheit der gesammten Betriebsverhältnisse des Jahres 1899 im Vergleiche zu jenen des Vorjahres 1898 ist in Nachfolgendem ziffermässig dargestellt, und zwar betrugen in den Jahren:

A. Die Ausdehnung des Bahnnetzes:

	1899	1898
	englische Meilen	
1. Länge der Bahnen	1.122	1.064
	Pfund Sterling	
2. Stammcapital, nominell	26,597.392	24,435.427
per engl. Meile	23.706	22.965
3. Investirtes Capital	18,052.773	15,920.404
per engl. Meile	16.090	14.962
4. Baukosten der Strecken	14,106.143	12,241.060
per engl. Meile	12.581	11.505
5. Pferdemateriale	1,032.429	1,018.694
per Pferd	23	26
6. Betriebsmaschinen	324.027	369.595
per Maschine	555	608
7. Wagen	825.821	721.066
per Wagen	131	135
	Anzahl Stücke	
8. der Pferde	44.171	38.777
9. der Wagen	6.323	5.335
10. der Maschinen	584	586

B. Die Einnahmen und Ausgaben nach dem Betriebe des Gesammtnetzes sind in nachfolgender Tabelle specificirt, und zwar:

	1899	1898
	Pfund Sterling	
1. Im Personenverkehre	4,711.993	4,383.688
per engl. Meile	4.200	4.120
2. Im Gepäcks- und Postverkehre	16.200	15.525
per engl. Meile	15	14
3. Im Güter- und Viehverkehre	6.254	5.965
per engl. Meile	6	5
4. Diverse Einnahmen	145.155	154.948
per engl. Meile	129	145
5. Gesammteinnahmen	4,879.602	4,560.126
per engl. Meile	4.350	4.284
6. Gesammtausgaben	3,675.559	3,507.895
per engl. Meile	3.277	3.295
7. Percentuelle Betriebsquote	75 pCt.	77 pCt.
8. Reingewinn	1,204.043	1,005.231
per engl. Meile	1.073	989

C. An den Ausgaben für den Betrieb participirten:

	1899	1898
	Pfund Sterling	
1. Maschinenbetriebskraft	208.281	175.422
per engl. Meile	357	298
2. Bahnerhaltung	221.336	265.465
per engl. Meile	157	249
3. Pferde-Erhaltung	1,170.655	1,118.097
per Pferd	27	29
4. Maschinen-Erhaltung	69.605	65.623
per engl. Meile	120	111
5. Pferde-Nachschaffung	160.377	153.303
6. Wagen-Erhaltung	176.957	165.788
per engl. Meile	28	31
7. Verkehrsspesen	1,131.974	1,062.500
per engl. Meile	1.009	999
8. Verwaltung	108.461	103.607
per engl. Meile	97	97
9. Steuern und Gebühren	115.995	113.152
per engl. Meile	103	106
10. Zinsen	133.059	124.782
11. Schadenersätze	43.415	32.018
12. Gerichtsspesen	8.013	12.134
13. Diverse Spesen	125.431	113.974

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Valerie" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2648 Tonnen Gehalt ist am 11. December 1899 nach 66tägiger Fahrt mit einem Passagier und 2145 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welchen 226 Tonnen nach Venedig, 14 Tonnen nach Ancona und 12 Tonnen nach anderen Häfen des Auslandes bestimmt sind, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Kobe 30.000 kg Wachs, 1300 kg Stroh, 6500 kg Perlmutter, 800 kg Curiositäten, 70.000 kg Kupfer; aus Hongkong 120.750 kg Quassia (wovon 35.000 kg für Venedig), 11.550 kg Thee (wovon 1050 kg für Batum), 1680 kg Eingemachtes (für Batum), 660 kg Kaffee (für Batum), 100.050 kg indisches Rohr, 900 kg Essenz, 57.060 kg Seide; aus Shanghai 14.850 kg Seide; aus Singapore 255.360 kg Pfeffer (wovon 9360 kg für Venedig), 720 kg Kaffee, 60 kg Reis, 101.040 kg Koprah, 50.400 kg Zinn, 1680 kg Eingemachtes, 6000 kg Häute (für Salonichi), 6440 kg Rohr; aus Rangoon 300.000 kg Teakholz, 2030 kg Orianaerde, 100 kg Wachs, 50.953 kg Reis; aus Macas 7917 kg Thee; aus Penang 147.000 kg Pfeffer; aus Colombo 960 kg Zimmt (für Ancona), 450 kg Cocusnuss, 153.270 kg Koprah, 1155 kg Thee (wovon 420 kg für Piräus), 6090 kg Farbholz; aus Macassar 45.0 kg Perlmutter; aus Malabar coast. 5075 kg Pfeffer; aus Bombay 950 kg indisches Rohr, 101.500 kg Leinsamen, 205.639 kg Sesam, 3806 kg Gummi, 3654 kg Perlmutter, 17.600 kg Pfeffer (wovon 12.800 kg für Ancona), 182.000 kg Spelt (für Venedig); aus Aden 3045 kg Myrrhen, 5075 kg Perlmutter, 23.345 kg Kaffee, 5582 kg Weihrauch, 2320 kg Kameelhäute (für Salonichi), 25.000 kg altes Eisen; aus Suez 46.381 kg Gummi und aus Port-Said 2283 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug ö. W. fl. 1,108.643.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis 10. April 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

4. April, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Capitän L. Ivancich, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia' Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz. Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

5. um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

6. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Galatea", Capitän P. Komuenovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carooer. Milna. Cittavecchia, Lesina. Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola. Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

7. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Capitän D. Mistrorigo, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo. Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato. S. Pietro. Postire, Pucischie, Macarsca. S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

10. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis", Capitän A. Forenti, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzoia, Gravosa. Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

4. April, Dampfer „Carlotta", Capitän F. de Marocchino
6. „ Dampfer „Carlotta", Capitän F. de Marocchino
9. „ Dampfer „Carlotta", Capitän F. de Marocchino
} nm Mitternacht.

Vergnügungsfahrt nach Dalmatien.

5. April, um 11 Uhr Früh, Dampfer „Metcovich", Capitän U. Laneve.

Levante und Mittelmeer.

6. April, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern. Ankunft in Triest des Luxuszuges London—Ostende—Wien—Triest am 4. April um 10 Uhr 58 Minuten Früh.

5. April, um 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Achille", Capitän E. Klun, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas und Kustendje.

8. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Ettore", Capitän L. de Stabile, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè und Smyrna.

10. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum, als auch nach Mytilene. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa und in Piräus nach Khios und Smyrna.

11. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

15. April, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Moravia", Capitän A. Calabrese. mit Berührung von Fiume*, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Trieste", Capitän A. Mitis, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe.

Brasilien.

10. April, Dampfer „Orion", Capitän L. Giurgevich, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Bayern. (Betriebsergebnisse der Bodensee-Dampfschiffahrt im Jahre 1898.) An Transportmitteln sind vorhanden: 6 Dampfboote, von denen das älteste 1845, das neueste 1891 erbaut wurde, 5 Schleppkähne, 3 Trajectkähne und 1 Dampffähre, im Gesammtanschaffungswerthe von Mk. 1,876.360. Befördert wurden 249.505 Personen, 1118 t Gepäck, 3551 Thiere in offener Ladung, sowie 65 Wagenladungen und 184.859 t Güter mit einem Frachtenerlös von Mk. 459.067 (413.362). Mit Hinzurechnung der Ersätze von den übrigen an der Bodensee-Dampfschiffahrt betheiligten fremden Verwaltungen beliefen sich die Gesammteinnahmen auf Mk. 510.924 und die Ausgaben auf Mark 425.198, so dass ein Ueberschuss von Mk. 85.735 verbleibt. Gegenüber dem Vorjahre haben sich die Einnahmen um 11·12 pCt., die Ausgaben nur um 0·86 pCt. und der Ueberschuss um 124·33 pCt. erhöht.

— (Betriebsergebnisse des Ludwig-Donau-Maincanals im Jahre 1898.) Der Canal wurde befahren von 1714 beladenen und 1473 leeren, zusammen 3187 Schiffen und 842 Flössen; von den Schiffen bewegten sich 1550 in der Richtung nach dem Main, 1637 nach der Donau; von den Flössen 740 nach dem Main und 102 nach der Donau; zur Verschiffung in beiden Richtungen gelangte im Ganzen eine Gütermasse von 157.318 (125.627) t. Das finanzielle Ergebniss schliesst ab mit einer Einnahme von Mk. 149.602, einer Ausgabe von Mk. 198.475, demnach mit einem Fehlbetrage von Mk. 48.873 (60.133). Gegenüber dem Vorjahre haben sich die Einnahmen um 13 pCt., die Ausgaben um 3 pCt. erhöht, dagegen der Fehlbetrag sich um 18 pCt. vermindert.

— (Betriebsergebnisse der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main im Jahre 1898.) Zu a), Verbesserung des Fahrwassers des Mains von Aschaffenburg bis Kitzingen, sowie b), zur Einrichtung der Kettenschleppschiffahrt auf dieser Mainstrecke, wurde 1894 ein Credit von Mk. 6,770.000 bewilligt, wovon Mk. 4,000.000 für a) und Mark 2,770.000 für b) bestimmt worden sind. Erstere Arbeiten wurden durch Organe der königlichen Staatsbauverwaltung, letztere durch jene der königlichen Staatseisenbahn-Verwaltung bethätigt. Die Legung der Kette wurde bereits im Jahre 1895 von Bürg-

stadt bei Miltenberg bis oberhalb Lohr durchgeführt und 1897 bis Würzburg fortgesetzt. Der erste Kettendampfer wurde im Berichtsjahre 1898 fertiggestellt und der erste Schleppzug am 13. Juli 1898 durchgeführt; das Kettenschleppschiff stand daher 132 Tage in Dienst; mit demselben wurden befördert 496 Fahrzeuge mit 31.642 t Tragfähigkeit und 9982 t an Gütern mit einem Frachtenausfall von Mk. 13.567. Das finanzielle Ergebniss dieses ersten Betriebsjahres schliesst ab mit einer Einnahme von Mk. 46.253, einer Ausgabe von Mk. 51.280, demnach mit einem Fehlbetrage von Mk. 5027. Der Erneuerungsfonds weist einen Vermögensbestand von Mk. 40.000 in Werthpapieren aus.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 10. März bei der Firma:

„Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt"

Karl Kunzmann, Bürgermeister und Bezirksobmann in Neudek, und Josef Kuntschner, freiherrl. von Königswarter'scher Forstmeister in Neudek, als cooptirte Mitglieder des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Kolomeaer Localbahnen"

wurde Hermann Arnold über Resignation als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht und Dr. Jakob Singer, Gutsbesitzer in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LV. Stückes.) Das am 30. März herausgegebene LV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4807: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. März 1900, Z. 53.503, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der Gemeinde Wünschelburg in Pr.-Schlesien.

Nr. 4808: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. März 1900, Z. 9801, betreffend die veterinär-polizeilichen Verfügungen gegen die Einfuhr von Schweinen aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 4809: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. März 1900, Z. 55.096, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der Ortschaft Dittersbach in Pr.-Schlesien.

Nr. 4810: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. März 1900, Z. 54.955, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Oberprex.

— (Inhalt des LVI. Stückes.) Das am 2. April herausgegebene LVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4811: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 28. März 1900, Z. 12.046, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Gottschee in Krain.

Nr. 4812: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesstellen vom 29. März 1900, Z. 10.097, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

— (Inhalt des LVII. Stückes.) Das am 3. April herausgegebene LVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4813: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 30. März 1900, Z. 58.582, betreffend die Einstellung des thierärztlichen Grenzcontroldienstes für die Einfuhr von Zucht- und Nutzvieh aus Oesterreich nach den sächsischen Grenzbezirken.

Nr. 4814: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. März 1900, Z. 56.357, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Waldmünchen.

Nr. 4815: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 31. März 1900, Z. 12.889, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus mehreren Bezirken in Salzburg.

Nr. 4816: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. März 1900, Z. 10.285, betreffend veterinär-polizeiliche Verfügungen gegen die Einfuhr von Schweinen aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 0·5 km lange Verbindungsstrecke zwischen den Linien Román-Petre—Pancsova und Pancsova—Pancsova-Temespart, welche am 28. November 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden; ferner ist die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehende 18·9 km lange Strecke Turdossin—Szuchahora der Arvathaler Localbahn vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) An Nachträgen zu den bestehenden Güterwagenparkverzeichnissen sind erschienen:

Nachtrag I zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 42 a (kgl. Eisenbahn-Direction Münster);

Nachtrag II zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg);

Nachtrag III zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Direction Hannover);

Nachtrag IV zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 39 a (kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz).

Verlosungen.

Am 10. März:

Ungarische Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Obligationen, 4 pCt. Obligationen, 4 pCt. Obligationen mit 5 pCt. Prämie, 4 pCt. Obligationen Serie II in Gold (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 27. März:

Ungarische Südost-Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 31. März:

Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 2. Juli.)

Am 1. April:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er in Noten verzinsliche Anleihe (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 2. April:

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 2. Juli).

Dividenden.

Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft. Ab 1. April K 48.—.

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. Ab 3. April K 22.—.

Grazer Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft K 44.—.

Ungarisch-croatische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft K 140.—.

„Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft K 28.—.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. Ab 16. März K 20.—.

Localbahn Mori-Arco-Riva. Ab 7. April für die Prioritätsactie lit. A K 16.—, lit. B K 20.—, für die Stammactie K 11.—.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Die Ausgabe der neuen Couponsbogen erfolgt in der Zeit vom 1. April bis inclusive 30. September 1900.

Generalversammlungen.

Im Monate April:

7. (Wien.) Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten.
7. (Salzburg.) Elektricitätswerke Salzburg (ausserordentliche Generalversammlung).
19. (Wien.) Badener Tramway-Gesellschaft (ausserordentliche Generalversammlung).
21. (Brünn.) Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.
25. (Wien.) Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
25. (Wien.) Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation.
26. (Wien.) Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900, auch insoweit Tariferhöhungen durch die bereits im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 17. März 1900 kundgemachte Abänderung der Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken eintreten, sowie hinsichtlich anderweitiger Tariferhöhungen mit 15. Juni 1900 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag II zur Einführung.

Der Nachtrag II zu Heft 1 und 2 enthält diverse Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen. Von diesen Aenderungen, bezw. Ergänzungen werden besonders hervorgehoben:

a) eine anderweitige Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken im Exportverkehre;
b) die formelle Abänderung der Tarifbestimmungen für die beiden Artikel Erde und Thon;

Der Nachtrag II zu Heft 3 enthält gleichfalls Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Von diesen Aenderungen, bezw. Ergänzungen werden besonders hervorgehoben:

a) Eine anderweitige Frachtberechnung für Holz zu Grubenzwecken im Exportverkehre;
b) die formelle Abänderung der Tarifbestimmungen für die beiden Artikel Erde und Thon;
c) Einführung des Staatsbahnbarêmes auf der Linie Unter-Drauburg—Wöllan (siehe Vrdgs.-Bl. Nr. 20 vom 20. Februar 1900).

Exemplare der genannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 2. April 1900. [333]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Aenderung der Tarifbestimmungen.

Die im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 für Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen Ausnahmetarife für Zucker finden ab 1. Mai 1900 nur auf Sendungen Anwendung, welche von den Absendern auf eigene Kosten aufgeladen werden.

Wien, am 3. April 1900. [334]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. von Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie für leere Petroleumfässer in umgekehrter Richtung.

Mit 1. Juni 1900 tritt ein neuer Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blau- und Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure, Abfallwasser und Mineraltheer von der Station Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie für leere gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer aller Art in umgekehrter Richtung in Kraft.

Der gleichnamige Ausnahmetarif, giltig vom 1. Mai 1899, tritt mit Ende Mai 1900 ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 2. April 1900. [335]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Deutsch-Belgischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft A.

Mit 1. Mai 1900 tritt der Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft A, vom 15. October 1898 für den Oesterreichisch-Deutsch-Belgischen Personen- und Gepäcksverkehr über Aachen—$\frac{\text{Herbesthal}}{\text{oder Bleyberg}}$—Verviers in Kraft.

Der Nachtrag enthält directe Fahrpreise und Gepäckstaxen von Wien K.F.J.B. nach Antwerpen, Brüssel, Lüttich, Ostende und Dover, dann von Marienbad nach Brüssel, Ostende und Dover über Eger, ferner einige Aenderungen der Wegebezeichnungen auf den deutschen Strecken.

Wien, am 5. April 1900. [336]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

5. April. Wegen starker Dammsetzung wurde die Strecke Chirlitz—Sokolnitz unfahrbar. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrechterhalten.

Localbahn Stramberg-Wernsdorf.

4. April. Auf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

4. April. In der Strecke Zwittau—Polička wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. (Holzausnahmetarif vom 1. December 1898.) Auf Seite 2 des Nachtrages III ist die zweite Position (beginnend mit „9. Holz zu Ueberschuhen“ und endigend mit „débités à la scie“) zu streichen.

— (Weltausstellung in Paris im Jahre 1900.) Nach einer den Reichseisenbahnen zugegangenen Mittheilung der Direction der Französischen Ostbahnen können die für die Nebenausstellung in Vincennes bestimmten Ausstellungsgegenstände vom 2. April ab in der Ausstellung eingeliefert werden.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit vom 1. April gelangte der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung und Aenderung der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung.
2. Ergänzung und Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
3. Einbeziehung der bayerischen Stationen Nürnberg Nordostbahnhof, Nürnberg Nordbahnhof und Wutzlhofen, sowie der württembergischen Stationen Aepfingen, Auenstein, Gerabronn, Ilsfeld, Langenburg, Ludwigsruhe, Maselheim, Ochsenhausen, Raboldshausen, Reinstetten und Wennedach.
4. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 (für Holz); neuer Ausnahmetarif Nr. 14 (für Schwefelkiesabbrände).
5. Sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Tarifheft 4.) Am 25. März 1900 ist zum Tarife für den Güterverkehr zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen Frankfurt a. M., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a. Rh., Mainz, sowie Mannheim einerseits und den württembergischen Stationen andererseits (4. Heft des Württembergisch-Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes) der Nachtrag I zur Ausgabe gelangt. Dieser Nachtrag, welcher zum Preise von 25 Pfg. für das Stück käuflich bezogen werden kann, enthält Frachtsätze für die neue Station Mannheim Industriehafen und Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz ab Kochendorf.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Wander-Kunstausstellungen in Allenstein-Memel-Tilsit vom 8. April bis anfangs Juli 1900,
2. die Deutsche Gartenbau-Ausstellung in Dresden 27. April mit 7. Mai 1900,
3. die Kaninchen-Ausstellung in Dresden 14. mit 17. April 1900,
4. die Hunde-Ausstellung in Dresden-Tolkewitz 7. mit 8. April 1900,
5. die Geflügel-Ausstellung in Erfurt 7. mit 9. April 1900,
6. die Kunst-Ausstellung in Graz 15. März mit 30. April 1900,
7. die Kaninchen-Ausstellung in Leipzig 15. mit 17. April 1900,
8. die Geflügel- und Bienen-Ausstellung in Lindau 14. mit 17. April 1900,
9. die Geflügel-Ausstellung in Magdeburg 6. mit 9. April 1900,
10. die Hunde-Ausstellung in Mannheim 20. mit 22. April 1900,
11. den 18. Münchener Pferdemarkt*) 18. mit 20. April 1900,
12. die allgemeine Deutsche Kunst-Ausstellung in St. Petersburg und Moskau Jänner mit April 1900,
13. die Kaninchen-Ausstellung in Stuttgart 15. mit 16. April 1900,
14. die Geflügel-Ausstellung in Treuchtlingen 14. mit 16. April 1900,
15. die Vogel- und Geflügel-Ausstellung des Vereins für Geflügelzucht in München 14. mit 17. April 1900,
16. die Vogel- und Geflügel-Ausstellung des ornithologischen Vereines in Nürnberg 19. mit 23. März 1900, und
17. die Vogel- und Geflügel-Ausstellung des Vereines zur Hebung der Geflügelzucht in Nürnberg 13. mit 17. April 1900.

*) Für den Münchener Pferdemarkt wird die gleiche Begünstigung auch auf den fünf normalspurigen bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München gewährt.

Der Termin für die frachtfreie Rücksendung unverkauft und unvertauscht gebliebener Pferde endigt am 23. April 1900.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Localgütertarif, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898. Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die Localbahn Thann-Lengdorf—Isen—Haag.

Auf den Verkehr der Localbahn finden die Bestimmungen und Tarife des Heftes D des Bayerischen Localtarifes Anwendung.

Der Uebergang des Güterverkehres findet ausschliesslich in der Station Walpertskirchen statt. Die directen Entfernungen für den Güterverkehr sind daher stets, also auch für den Verkehr in der Richtung Mühldorf, durch Anstoss der Localbahnkilometer an die kilometrischen Entfernungen der Station Walpertskirchen zu bilden.

Auf der Localbahn können Eisenbahnwagen mit einer Bruttolast von mehr als 10.000 kg per Achse und mit einem grösseren festen Radstand als von 6·7 m nicht befördert werden.

Die Hauptbahnstation Thann-Lengdorf erhält mit der Eröffnung der Localbahn die Bezeichnung Thann-Matzbach.

Von und nach	Walpertskirchen	Thann-Matzbach	Lengdorf	Bittlbach	Isen	Berging	Pyramoos	Winden	Haag
	Kilometer								
Walpertskirchen, Station	—	7	8	11	13	17	20	22	25
Thann-Matzbach, Station	7	—	2	5	7	11	14	16	19
Lengdorf, Haltestelle . .	8	2	—	3	6	9	12	15	17
Bittlbach, Halteplatz . .	11	5	3	—	3	6	9	12	14
Isen, Haltestelle	13	7	6	3	—	4	7	9	12
Berging, Halteplatz . .	17	11	9	6	4	—	4	6	8
Pyramoos, Halteplatz . .	20	14	12	9	7	4	—	3	5
Winden, Haltestelle . .	22	16	15	12	9	6	3	—	3
Haag, Station	25	19	17	14	12	8	5	3	—

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband, II. Heft. Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr. (Tarifergänzungen.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 wurde die vorerst nur dem Wagenladungsverkehre dienende Ladestelle Deutsch-Oth (Villerupt) und die Station Meisenthal der Reichseisenbahnen in den oben bezeichneten Güterverkehr einbezogen; erstere wird ausserdem in den Ausnahmetarif Nr. 4 (für Düngemittel), letztere in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Holz) aufgenommen. Der Ausnahmetarif Nr. 14, Abtheilung 1 a und b (für Steinkohlen etc.), gilt vom gleichen Tage an auch für den Verkehr ab Lauterburg Hafen.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Frachtberechnung im Verkehre mit Mölln i. L.) Am 1. April 1900 ist die Station Mölln i. L. der Lübeck-Büchener Eisenbahn aus dem Verbandsverkehre ausgeschieden, und es tritt dafür die Station Mölln i. L. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona ein. Die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden, bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahrenden Entfernungen für diese neue Station sind kürzer als die bisher angewendeten Entfernungen für die ausscheidende Station.

Schlesisch - Süddeutscher Verbandsgütertarif. (Ausnahmetarif Nr. 20 im Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892.) Mit Wirksamkeit vom 25. März werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 20 für zum Hochofen- oder Bleihüttenbetriebe bestimmte Hammerschlacken etc. etc. von Heufeld nach oberschlesischen Hüttenstationen — Seite 19 und 20 des Nachtrages X — um 7 Pfge. für 100 kg Gewicht ermässigt.

Beiläufig

100.000 Stück Eisenbahn-Holzschlipper

aus **Kiefer** oder **Rothbuchen** in beliebiger Länge sind zu verkaufen. Lieferbar in drei Jahren nach Wunsch.

Offerten sind zu richten an **Hermann Babocsag**, Budapest, Bulyovskygone Nr. 39. [618]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1229	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steine der Pos. 8—55 c	Budischan	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10 000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Heller 124	90	34	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Segen-Gottes					104	75	29			
			der Pos. 8—55 b	Budischan					90	75	15			
				Segen-Gottes					75	64	11			
1230	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Kalk-Podol	Bosic	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	610 Heller per Tonne à 1000 kg	514 Heller per Tonne à 1000 kg	96 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, spätestens bis Ende März 1901	
				Prachovic					600 Heller per Tonne à 1000 kg	514 Heller per Tonne à 1000 kg	86 Heller per Tonne à 1000 kg			
1231	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Getreide und Hülsenfrüchte, sowie Mahlproducte, b) Weizen, Roggen, Gerste, Hafer; Hülsenfrüchte und Mahlproducte	Bubentsch St.E.G., Bubna St.E.G., Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag B.N.B., St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag-Aussiger Oe.N.W.B. Prag (Bubna) B.E.B.,*) Prag (Staudtbor) B.E.B.,*) Prag (Smichow) B.E.B.,*) Prag St.B. transit, Smichow k.k.St.B. und Vysokau B.N.B. und Oe.N.W.B.	Altona Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) Brake (Oldenburg) Breinerhaven (Freihafen nnd Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham Nordenham (Fischereihafen) Hambnrg B. Wilhelmsburg Hamburg-Sternschanze Harburg H. Harburg U.E. Lübeck Pommerensdorf Stettin Swinemünde Warnemünde	a) Giltig bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Frachtbrief und Wagen. b) Giltig bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Frachtbrief und Wagen für die Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete über See nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen, überseeischen Colonien, bei Einhaltung der bestehenden einschlägigen Controlvorschriften	vom 15. April 1900 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1900	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft I, vom 1. August 1898	Pfennige a) 308 b) 216	a) 298 b) 206	a) 10 b) 10	Im Kartirungswege		
									320 227	308 216	12 11			
									340 247 †)	328 236 †)	12 11			
									304 212	294 202	10 10			
									306 214	296 204	10 10			
									299 207	289 197	10 10			
									300 208	290 198	10 10			
									299 209	289 199	10 10			
									232 151	221 140	11 11			
									231 150	220 139	11 11			
									260 173	249 162	11 11			
									285 193	274 182	11 11			

*) Im Verkehre mit Pommerensdorf, Stettin, Swinemünde und Warnemünde ist directe Abfertigung nicht zulässig. Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit

†) Diese Frachtsätze haben nur für den See-Aus- und Einfuhrverkehr Giltigkeit; für den Locoverkehr erhöhen sich dieselben:

bei Brake (Oldbg.) um 4 Pfge.
„ Bremerhaven „ „ 8 „
„ Geestemünde „ „ 8 „
„ Nordenham „ „ 12 „
} per 100 Kilogramm

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1232	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauerziegel	Libsic	Raudnitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 26	Heller 23	Heller 3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende März 1901, da sonst jeder Refactieansspruch erlischt	Die Sendungen müssen zum Baue einer Raffinerie, bezw. zur Erweiterung der Spiritusfabrik in Dobrin bei Raudnitz bestimmt sein und muss dies von der Station Raudnitz auf den Frachtbriefen bestätigt werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Lobositz					14	13	1			
			Cement und Kalk	Prag-Hrabovka transit		für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.			43	32	11			
			Bruchsteine	Aussig		für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			24	18	6			
			Maschinentheile, Reservoirs und Dampfkessel	Prag St.E.G.		für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen.			Verschieden 47					
1233	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holzstoff der Pos. H—29 des Tarifes, Theil I	Schwertberg, Station der Localbahn Mauthausen-Grein	Raspenau-Liebwerda (S.N.D.V.B.)	Bei Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 „ für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen der Sendungen à 10.000 kg obliegt der Partei	bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 315 b) 161		Im Kartirungswege		
					Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)					b) 144				
					Bubna (St.E.G.)					b) 111				
1234	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Oelkuchen und Oelkuchenmehl, dann für Reisbülsen, Reiskleie und Reisfuttermehl	Triest und Finme	Bad Höbenstadt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes	vom 10. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den südösterr.-ungar.-deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	1 74 Franken		Im Kartirungswege		
1235	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zum Baue, bezw. zur Einrichtung einer Farbenlederfabrik in Agram bestimmt sind, wird bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 von sämmtlichen Südbahnstationen nach Zágráb (Südbahn) der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1236	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Mimosarinden-Extract	Laube, Tetschen/Bodenbach-Laudungsplatz und Aussig Landungsplatz	Neubydžow	Bei Anfgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Kartirungswege		
				Schönpriesen-Umschlag					186	127 *)	59			
				Dresden-Elbkai					167	122 *)	45			
									269	174	95			*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg
1237	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Skutsch	Medleschitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	12 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in der Gemeinde Dražkovitz bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Gemeindeausschuss in Dražkovitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
1238	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Güter der Classen I und II	Aussig Oe.N.W.B. und Schreckenstein	Wien Oe.N.W.B.	a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Oesterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	a) 392 Heller b) 362 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
				Aussig St.E.G. und Schreckenstein	Wien St.E.G. und K.F.N.B.									
				und vice versa										
1239	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Cement der Pos. C—5 der Güter-classification	Wysočan transit	Freibeit-Johannesbad	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma F. Schmidt in Freibeit lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1901	Die Transporte müssen zur Herstellung der durch Hochwasser beschädigten Fabriksanlage der Firma F. Schmidt in Freibeit bestimmt sein
		Mauer- und Dachziegeln							89	45	44			
		Smifitz							33	23	10			
		Königgrätz							37	26	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1240	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Unter-Cetno	Mšeno	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Gebührentarif für die Localbahn Mšeno—Unter-Cetno	Heller 26	15	11	Im Kartirungswege		
					Skalsko				13	10	3			
					Sudoměř				15	10	5			
1241	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft		Für die zum Baue eines Indnstrie-Etablissements in Kreibitz dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis anf Widerruf, längstens bis Ende Deeember 1900, die lant Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Kreibitz-Teichstatt, bezw. Schönfeld zur Anwendnng.											

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung zu der 42. ordentlichen Generalversammlung

der

stimmberechtigten Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,

welche am **3. Mai 1900,** um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in **Teplitz** (Bahnhofgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1899.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1899.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1899 erzielten Reingewinnes.
4. Verwaltungsrathswahl nach Massgabe der Gesellschaftsstatuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1900.

Die P. T. Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiemit eingeladen nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)

in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Dresden** bei der Dresdener Bank oder
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder
bei Herrn S. Bleichröder,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

und zwar spätestens bis 24. April l. J. mittelst dreifacher Consignation, wovon ein Pare, mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung der Consignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 31. März 1900.

Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Actionär berecbtigt, welcher mindestens 10 Aetien besitzt.
Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmbereehtigte Actionäre zulässig.
Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.
§ 37. Je 10 Actien geben das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann jedoch mit Einreehnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sieh vereinigen.
§ 38. Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens aeht Tage vor dem Zusammentritt derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.
Sie erhalten sodann eine auf den Namen lauteude Legitimationskarte, welehe die Zahl der hinterlegten Aetien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.
§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Actien repräsentiren.
Nur wenn es sich nm eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlaufe befindlichen vollgezahlten Actien und überdies die Zustimmung von zwei Dritteln der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 41. **Wien, 10. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1900 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Februar 1899. — Die Rentabilität der Sächsischen Staatseisenbahnen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 26. März 1900, Z. 10.704, an sämmtliche politische Landesbehörden, betreffend Einladung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums zu Bahncommissionen.

Im Interesse einer weiteren Vereinfachung und Einschränkung der Correspondenz zwischen dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium und den k. k. Landesbehörden wird nach gepflogenem Einvernehmen mit dem genannten Ministerium und im Nachhange zum hierortigen Erlasse vom 4. December 1899, Z. 42.743, bestimmt, dass in Hinkunft seitens der k. k. Landesbehörden eine Einladung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums zu allen Commissionen für von privater Seite vorgelegte Bahnprojecte, sohin für Trassenrevisionen mit oder ohne gleichzeitiger Stationscommission, für Amtshandlungen im abgekürzten Verfahren, für reine politische Begehungen und für Commissionen von Bahnvarianten nur dann zu ergehen hat, wenn in dem die betreffende Commission anordnenden Erlasse die Beiziehung des genannten Ministeriums zur Amtshandlung ausdrücklich angeordnet wird.

In allen anderen Fällen ist hievon abzusehen und wird den k. k. Landesbehörden diesfalls gleichzeitig mit dem auf die Durchführung der Commission bezüglichen Auftrage mitgetheilt werden, ob und welche Anforderungen das k. und k. Reichs-Kriegsministerium an diese Bahnlinie zu stellen für nöthig erachtet.

Dem jeweiligen Commissionsleiter wird es sodann obliegen, diese Forderungen zur Kenntniss des Concessionswerbers und der sonst unmittelbar Betheiligten (Anschlussbahnen etc.) zu bringen.

Bezüglich der durch staatliche Organe verfassten und vom Eisenbahnministerium zur Commissionirung hinausgegebenen Projecte für auf Rechnung des Staates auszuführende Bahnen wird der bisherige Vorgang auch weiterhin beibehalten und ist sonach das k. und k. Reichs-Kriegsministerium bei solchen Projecten stets zur Antheilnahme an den Commissionen einzuladen.

Ferner wird den k. k. Landesbehörden der Circularerlass des k. k. Handelsministeriums vom 21. Februar 1885, H.-M.-Z. 940 ex 1884, in Erinnerung gebracht, wonach in allen Fällen, ohne Rücksicht, ob bei der bezüglichen commissionellen Verhandlung ein Militärvertreter intervenirte oder nicht, dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium unmittelbar und stets mit thunlichster Beschleunigung eine Abschrift des über die angeordnete Amtshandlung aufgenommenen Protokolles einzusenden ist.

Wien, am 26. März 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Zwölfmalgreien nach Maria von Loretto mit einer eventuellen Fortsetzung bis Haslach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, die mit dem Erlasse vom 15. März 1899, Z. 6058/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 40 vom 8. April 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Bahnhofstrasse in Zwölfmalgreien über die Eisackbrücke nach Maria von Loretto mit einer eventuellen Fortsetzung bis Haslach auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 8. März 1900. Z. 10.295/2.

Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1900 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Februar 1899.

Im Monate Februar 1900 hat das österreichische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von circa 9·8 km erfahren, und zwar durch die am 6. des genannten Monats erfolgte Eröffnung der circa 9·4 km langen Theilstrecke Alter Markt Gablonz—Reichenau i/B. und der circa 0·4 km langen Theilstrecke Wienerstrasse—Gablonz a/N. der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft.

Im Monate Februar 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 9,422.074 Personen und 5 985.646 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 37,239.081 erzielt, das ist per Kilometer K 1953. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 7,845.432 Personen und 7,219.963 t Güter K 39,140.013 oder per Kilometer K 2143, daher resultirt für den Monat Februar 1900 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 8·9 Percent.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 28. Februar 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 18,732.857 Personen und 13,589.273 t Güter, gegen 16,111.373 Personen und 14,893,151 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf K 79,145.797, im Jahre 1899 auf K 81,015.924.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 19.047 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 18.263 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1900 auf K 4155, gegen K 4436 im Vorjahre, das ist um K 281 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1900 auf K 24.930, gegen K 26.616 im Vorjahre, das ist um K 1686, mithin um 6·3 Percent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmsziffern der ersten zwei Monate 1900 per Jahr ermittelten Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1900 Kronen
1.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	84.840
2.	Leoben-Vordernberger Bahn	78.900
3.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	64.500
4.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	62.478
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	49.056
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	40.260
7.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	39.426
8.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	38.862
9.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	35.904
10.	Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	33.354
11.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	27.408
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	27.210
13.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	25.104
14.	Böhmische Nordbahn	23.322
15.	K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	22.554
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	18.366
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	14.874

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Kronen
1.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	33.300
2.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	31.644
3.	Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	26.964
4.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	24.336
5.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	24.210
6.	Stauding-Stramberger Localbahn	23.388
7.	Kuttenberger Localbahn	20.496
8.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	20.382
9.	Bozen-Meraner Bahn	18.972
10.	Neutitscheiner Localbahn	18.396
11.	Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	15.144
12.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	14.406
13.	Localbahn Dolina-Wygoda	13.476
14.	Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	13.104
15.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	11.862
16.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	11.124
17.	Localbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	10.842
18.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	10.038
19.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	7.920
20.	Unterkrainer Bahnen	7.842
21.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	7.698
22.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.440
23.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7.284
24.	Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus	6.852
25.	Kremsthal-Bahn	6.768
26.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	6.756
27.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	6.684
28.	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	6.516
29.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	6.162
30.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	5,886
31.	Bukowinaer Localbahnen	5.862
32.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5.754
33.	Localbahn Plan-Tachau	5.658
34.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5.334
35.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5.286
36.	Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	5.208
37.	Mährische Westbahn	5.106
38.	Localbahn Trzebinia-Skawce	5.040
39.	Localbahn Asch-Rossbach	5.034
40.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5.010
41.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4.956
42.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	4.896
43.	Localbahn Auspitz	4.734
44.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.698
45.	Localbahn Postelberg-Laun	4.530
46.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.482
47.	Mühlkreis-Bahn	4.398
48.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.380
49.	Böhmische Commercialbahnen	4.368
50.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.314

		Kronen
51.	Valsugana-Bahn	4.302
52.	Localbahn Wotic-Selčan	4.296
53.	Welser Localbahn	4.272
54.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.242
55.	Neue Bukowinaer Localbahnen	4.188
56.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	4.182
57.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.128
58.	Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.104
59.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	4.104
60.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.092
61.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg	3.984
62.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	3.912
63.	Localbahn Chabówka-Zakopane	3.846
64.	Steyrthal-Bahn	3.840
65.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	3.804
66.	Friauler Bahn	3.690
67.	Gurkthal-Bahn	3.426
68.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.396
69.	Localbahn Mauthausen-Grein	3.360
70.	Localbahn Wolframs-Teltsch	3.318
71.	Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.312
72.	Ostgalizische Localbahnen	3.282
73.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	3.180
74.	Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	3.048
75.	Localbahn Deutschbrod-Saar	3.030
76.	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	2.970
77.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	2.916
78.	Murthal-Bahn	2.904
79.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.880
80.	Gailthal-Bahn	2.862
81.	Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.832
82.	Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.826
83.	Ybbsthal-Bahn	2.778
84.	Localbahn Modřan-Čerčan	2.766
85.	Pielachthal-Bahn	2.766
86.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.682
87.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.616
88.	Kolomeaer Localbahnen	2.532
89.	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	2.482
90.	Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.388
91.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.358
92.	Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	2.310
93.	Pinzgauer Localbahn	2.292
94.	Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	2.178
95.	Kleinbahn Lupków-Cisna	2.076
96.	Localbahn Laibach-Oberlaibach	1.980
97.	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1.926
98.	Localbahn Melnik-Mšeno	1.770
99.	Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.530
100.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.530
101.	Localbahn Chrudim-Holitz	1.470
102.	Eisenbahn Unterdrauburg-Wöllan	1.392
103.	Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.272
104.	Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.182
105.	Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.158
106.	Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.002

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zwei Monaten 1900 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	18·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	8·6
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·4
Eisenbahn Wien-Aspang	4·0
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	3·6
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3·1

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Kleinbahn Lupków-Cisna	168·2
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	117·4
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	88·7
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	88·2
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	55·7
Murthal-Bahn	52·7
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	39·6
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	38·2
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	31·3
Localbahn Mauthausen-Grein	30·5
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	29·9
Welser Localbahn	29·2
Gurkthal-Bahn	27·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	19·9
Localbahn Wolframs-Teltsch	17·9
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	16·7
Localbahn M.-Budwitz—Jamnitz	15·0
Bukowinaer Localbahnen	13·4
Localbahn Deutschbrod-Saar	12·7
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	12·6
Pielachthal-Bahn	11·9
Valsugana-Bahn	11·5
Localbahn Dolina-Wygoda	11·3
Localbahn Modřan-Čerčan	10·8
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	9·5
Mährische Westbahn	9·2
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8·6
Kremsthal-Bahn	8·5
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	8·2
Pinzgauer Localbahn	7·6
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	7·4
Neutitscheiner Localbahn	6·8
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	6·7
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	6·4
Localbahn Auspitz	6·3
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	6·0
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	5·8
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	5·4
Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	5·1
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5·1
Gailthal-Bahn	4·1
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	2·6
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	2·1
Böhmische Commercialbahnen	2·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·9
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	1·8
Neue Bukowinaer Localbahnen	0·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	0·7

Die Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau, ferner die Ybbsthal-Bahn nnd die Ostgalizischen Localbahnen weisen keine Differenz der kilometrischen Ergebnisse aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1900 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	0·4
K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·1
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	7·9
Böhmische Nordbahn	8·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	15·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	23·4
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	41·5
B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·4
Ueberetscher Bahn	0·9
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	1·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg	1·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·5
Localbahn Plan-Tachau	1·7
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	1·8
Localbahn Asch-Rossbach	2·3
Localbahn Wodňan-Moldauthein	2·7
Localbahn Gleisdorf-Weiz	3·6
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	3·9
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4·3
Localbahn Beneschau-Wlaschim	4·6
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5·1
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	5·1
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	5·2
Kolomeaer Localbahnen	6·0
Localbahn Wotic-Selčan	6·0
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	6·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	6·2
Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	6·6
Friauler Bahn	7·1
Localbahn Postelberg-Laun	7·1
Stauding-Stramberger Localbahn	8·3
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	8·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	8·8
Bozen-Meraner Bahn	10·0
Localbahn Reichenau a K.-Solnitz	10·2
Steyrthal-Bahn	11·6
Unterkrainer Bahnen	13·2
Localbahn Strakonitz-Winterberg	13·6
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	17·8
Kuttenberger Localbahn	20·8
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	22·7
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	24·8
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	25·1
Mühlkreis-Bahn	26·8
Localbahn Melnik-Mšeno	27·9
Localbahn Wodňan-Prachatitz	33·3
Localbahn Swoleňowes-Smečna	62·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweiszíffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die Transporteinnahmen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, betragen pro Februar 1900 im Personenverkehre K 3,568 606, im Güterverkehre K 11,143.385, somit im Ganzen K 14,711.991, bei einer Frequenz von 4,333.504 Reisenden und 1,960.980 t Güter.

Hievon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 2,493.858 mit 3,715 513 Reisenden und im Güterverkehre Kronen 7,991.252 mit 1,538.079 t, und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre K 1,074.748 mit 617.991 Reisenden und im Güterverkehre K 3,152.133 mit 422.901 t.

Der Vergleich mit dem Monate Februar v. J. lässt im Personenverkehre eine Steigerung der Einnahme und Frequenz um K 302.040 und 1,225.874 Reisende und im Güterverkehre eine Verminderung der Einnahmen und der beförderten Menge um K 562.241 und 349.689 t erkennen.

Im Personenverkehre vertheilt sich das Plus auf die westlichen Staatsbahnen mit K 212.633 und 1,165.905 Reisende und auf die Staatsbahnen in Galizien mit K 89.407 und 59.969 Reisende.

Werden aus den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen jene der Wiener Stadtbahn per K 287.684 und 1,751.206 Reisende ausgeschieden und diese Ausscheidung auch im Vergleichsmonate vorgenommen, so zeigt sich für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Zunahme um K 37.937 und 119.768 Reisende, welche aus dem durch den Stadtbahnbetrieb gesteigerten Nahverkehr herrührt.

Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Einnahmen-Frequenzsteigerung auf die Eröffnung der Linie Przeworsk—Rozwadow und auf das Vorkommen grösserer Arbeitertransporte nach Deutschland zurückzuführen.

Im Güterverkehre resultirt das Endergebniss aus einem Einnahmenausfalle und einer Verminderung der beförderten Menge von K 626.000, bezw. 355.436 t auf den westlichen Staatsbahnen und einer Steigerung der Einnahme und beförderten Menge um K 63.759, bezw. 5747 t auf den Staatsbahnen in Galizien.

Auf den westlichen Staatsbahnen ergibt sich der bedeutende Ausfall aus der Minderbeförderung von circa 40.000 Wagen Kohle infolge der Arbeitseinstellung im böhmischen Kohlenreviere. Von anderen Gütern, insbesondere von Erz, Holz und Cement, wurden circa 4500 Wagen mehr transportirt

Auf den Staatsbahnen in Galizien resultirt das Plus hauptsächlich aus der Eröffnung der Strecke Przeworsk—Rozwadow und aus dem etwas gesteigerten Holzverkehre

der übrigen Linien. Die Artikel Getreide und Kohle lassen eine geringe Abnahme der beförderten Menge ersehen.

Localbahn Göpfritz — Gross-Siegharts. Der Ausfall entstammt zur Gänze dem Güterverkehre, welcher infolge geringerer Eis- und Schwellentransporte eine Minderbeförderung von 1390 t aufweist.

Eisenbahn Karlsbad - Johanngeorgenstadt. Von dem ausgewiesenen Plus entfallen K 4198 auf den Personenverkehr (+ 6245 Reisende) und Kronen 18.266 auf den Güterverkehr (+ 5700 t). Die erhebliche Verkehrssteigerung erklärt sich dadurch, dass im Vergleichsmonate nur die Theilstrecke Neudek—Platten im Betriebe stand, während im Berichtsmonate die Bahn in ihrer vollen Länge betrieben und dadurch auch dem Durchzugsverkehre dienstbar wurde.

Localbahn Lemberg- (Kleparow-) Janów. Der Personenverkehr zeigt eine Zunahme um K 1518 und 824 Reisende und der Güterverkehr eine solche um K 1084 und 1060 t, zumeist infolge Mehrverfrachtung von Brennholz.

Localbahn Lupków-Cisna. Infolge Mehrbeförderung von 415 Reisenden, meist Waldarbeiter, und Mehrverfrachtung von 739 t Bauholz wurden K 250 im Personen- und um K 1187 im Güterverkehre mehr vereinnahmt.

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. Im Personenverkehre hat sich ein Ausfall von 411 Reisenden und K 134, im Güterverkehre dagegen eine Mehrbeförderung von 1104 t Güter, hauptsächlich Holz, mit einer Mehreinnahme von K 1897 ergeben.

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad. Das Plus vertheilt sich auf den Personenverkehr mit Kronen 18.353 (+ 15.291 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 8889 (+ 2243 t). Frequenz- und Einnahmensteigerung sind als Ergebniss der allmäligen Verkehrsentwicklung auf dieser Linie zu betrachten.

Murthalbahn. Die Mehreinnahme provenirt fast zur Gänze aus dem Güterverkehre und ist auf den Umstand zurückzuführen, dass im Februar v. J. an Lastschriften für Einnahmenrückersätze K 16.066 gebucht erscheinen, während im Berichtsmonate nur K 9680 unter diesem Titel in Ausgabe gestellt erscheinen.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die Mindereinnahme rührt aus dem Güterverkehre her, welcher eine Minderbeförderung von 1530 t zeigt. Die Ursache des Ausfalles ist in dem Strike der Kohlenwerksarbeiter, bezw. in dem hiedurch hervorgerufenen Kohlenmangel und der infolge desselben geringeren Rohzuckererzeugung der Havraner Fabrik zu suchen.

Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth. Die Mehreinnahme setzt sich zusammen aus einem Minus im Personenverkehre per K 831 und einem Plus im Güterverkehre per K 11.444. Die Mindereinnahme in ersterem erklärt sich durch die wenig günstige Witterung des Berichtsmonates, die Mehreinnahme in letzerem resultirt zum Theil aus der Mehrbeförderung von Getreide und Kohle aus Ungarn, zum Theil jedoch aus dem Umstande, dass im Vergleichsmonate rund K 8000 an Einnahmenrückersätzen verrechnet worden sind, während solche im Februar 1900 nicht zur Buchung gelangten.

Localbahn Wodnan-Prachatitz. Durch die Eröffnung der Strecke Prachatitz—Wallern hat der Personenverkehr eine entsprechende Steigerung erfahren, und zwar sowohl in der Frequenz als auch in der Einnahme (+ 2292 Reisende und + K 1839).

Im Güterverkehre beträgt die Zunahme nur K 140 bei einer Verringerung der beförderten Menge um 590 t. Einen erheblichen Ausfall zeigen die Kohlentransporte, wogegen bei den übrigen, höher tarifirenden Gütern eine Mehrverfrachtung stattfand. Hiedurch findet auch die dem Frequenzausfalle gegenüberstehende geringe Mehreinnahme ihre Erklärung.

Das per Kilometer resultirende Minus in der Einnahme hat seine Begründung in der schwächeren Einnahme und geringeren beförderten Menge auf der neuen Strecke.

Localbahn Wolframs-Teltsch. Das Einnahmenplus rührt fast zur Gänze aus dem Güterverkehre her, welcher eine Steigerung um 630 t, meist Holz, erfahren hat.

Richtigstellung der Einnahmen der k.k. Oesterr. Staatsbahnen für das Jahr 1899. Die im Transporteinnahmen-Ausweise pro December 1899 (Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900) mit fl. 111,401.525 ausgewiesene Ziffer erhöht sich auf Grund der definitiven Buchungen pro October und November 1899 um fl. 4806, somit auf fl. 111,406.331.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die für den Monat Februar 1900 nachgewiesene sehr bedeutende Mindereinnahme erscheint durch den infolge des andauernden Bergarbeiterausstandes entstandenen Ausfall in den Kohlentransporten begründet.

Die pro 1900 ausgewiesenen Einnahmen sind provisorisch, jene pro 1899 definitiv ermittelt.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl.	6,647.079
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis November 1899 richtiggestellte Jahreseinnahme	„	6,656.877
Definitive Einnahme pro 1898	„	6,643.039
Differenz pro 1899	+ fl.	13.838

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. Die Betriebsresultate des Monates Februar 1900 wurden durch den Bergarbeiterausstand ungünstig beeinflusst.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate Februar 1900 erzielten Mindereinnahmen gründen sich auf einen schwächeren Verkehr im Allgemeinen, besonders auf den grossen Ausfall im Kohlenverkehre, der durch den Bergarbeiterstrike verursacht wurde.

Berichtigung der Transporteinnahmen pro 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl.	5,160.349
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Jahreseinnahme	„	5,174.364
Definitive Einnahme pro 1898	„	5,133.822
Differenz pro 1899	+ fl.	40.542

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1900 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 10.635, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 211.035, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 200.400, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 8570, aus dem

(Fortsetzung auf Seite 1060.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar		Im Monate Februar 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar	
					1900				1899		Differz. per Kilom. in Percent		
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.359	8.214	4,333.504	1,960.980	3,568.606	11,143.385	14,711.991	1.760	14,972.192	1.823	— 3·5	8.342	8.214
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	4.583	4.050	993	5.060	6.053	404	6.332	422	— 4·3	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.118	1.629	2.498	4 772	7.270	316	7.996	348	— 9·2	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.108	1.457	1.496	5.290	6.786	206	6.103	185	+ 11·3	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.078	1.581	1 836	3.132	4.968	134	5.038	136	— 1·5	37	37
Bukowinaer Localbahnen	168	168	11.140	27.998	13.492	64.446	77.938	464	63.378	377	+ 23 0	168	168
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	25.279	12.727	17.888	38.842	56.730	342	55.390	334	+ 2·4	166	166
Chabowka-Zakopane	43	. . .	3.954	2.445	4.371	8.257	12.628	294	. . .	. . .	. . .	43	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn	60	. . .	3.877	5.649	1.579	6.471	8.050	134	. . .	. . .	. . .	60	. . .
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	. . .	5.942	2.203	7.752	11.986	19.738	176	. . .	. . .	. . .	112	. . .
Deutschbrod-Saar	33	33	2.457	1.753	1.909	6.245	8.154	247	6.626	201	+ 22·9	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	728	7.007	189	8.446	8.635	1.079	8.270	1.034	+ 4·3	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4.710	4.030	2.800	9.300	12.100	605	11 170	559	+ 8·2	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.879	758	4.216	1.747	5.963	373	6.348	397	— 6·0	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.790	2.170	3.160	5.280	8.440	216	7.949	204	+ 5·9	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.030	1.570	2.700	4.500	7.200	232	6.770	218	+ 6·4	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.650	2.910	2.800	5.000	7.800	520	7.865	524	— 0 8	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	1.194	864	467	1.847	2.314	289	3 458	432	— 33·1	8	8
Gurkthalbahn	29	29	5.300	2.390	2.600	5.660	8.260	285	6.999	241	+ 18·3	29	29
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	44	19	7.890	7.071	5.198	21.044	26.242	596	3.778	199	+199·5	44	19
Kolomeaer Localbahnen	33	33	973	4.966	273	6.284	6 557	199	6.638	201	— 1·0	33	33
Krakau-Kocmyrzów	18	. . .	1.904	981	1.004	2.310	3.314	185	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	13.558	5.565	16.813	17.219	34.032	382	40.549	456	— 16·2	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	3.845	2.628	2.211	2.706	4.917	223	3 399	154	+ 44·8	22	22
Lupków-Cisna	25	25	736	2.082	449	3.316	3.765	151	2.328	93	+ 62·4	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.603	2.798	1.524	7.277	8.801	419	7.038	335	+ 25·1	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.574	10.011	6.431	33.231	39.662	441	35.976	400	+ 10·3	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	29.171	4.595	29.099	13.465	42.564	803	15.322	289	+177·9	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	8.345	2.090	3.852	4.171	8.023	259	6.748	218	+ 18·8	31	31
Modřan-Čerčan	62	62	6.586	3.908	4.259	8.962	13.221	213	12.532	202	+ 5·4	62	62
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.780	3.540	450	2.650	3.100	620	3.325	665	— 6·8	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	8.690	4.750	5.700	10.400	16.100	212	8.522	112	+ 89·3	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	3.204	259	1.536	1.688	3.224	230	2.880	206	+ 11·7	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.196	1.123	1.098	3.355	4.453	135	4.602	139	— 2·9	33	33
Ostgalizische Localbahnen	196	196	13.137	13.993	18.671	33.544	52.215	266	50.660	258	+ 3·1	196	196
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.729	1.595	4.296	5.855	10.151	192	11.770	222	— 13·5	53	53
Plan-Tachau	13	13	2.883	1.568	1.837	4.512	6.349	488	6.556	504	— 3·2	13	13
Postelberg-Laun	11	11	911	2.469	438	3.752	4.190	381	4.632	421	— 9·5	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.575	1.614	387	2.722	3.109	183	4.890	288	— 36·5	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	. . .	1.618	734	1.325	1.486	2.811	72	. . .	. . .	. . .	39	. . .
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	9.320	3.356	4.612	10.842	15.454	149	15.492	149	. . .	104	104
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	1.496	581	521	1.481	2.002	250	1.982	248	+ 0·8	8	8
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.566	828	911	2.363	3.274	327	3 560	356	— 8·1	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	22	2.363	1.111	1.653	4.235	5.888	268	5.722	260	+ 3·1	22	22
Starkenbach-Rochlitz	20	. . .	3.285	2.945	1.609	9.891	11.500	575	. . .	. . .	. . .	20	. . .
Strakonitz-Březnitz	84	. . .	2.192	1.061	2.058	3.251	5.309	63	. . .	. . .	. . .	84	. . .
Strakonitz-Winterberg	42	32	8.636	4.579	4.861	11.186	16.047	382	13.876	434	— 12·0	42	32
Trzebinia-Skawce	60	. . .	1.481	23.676	1.461	20.628	22 089	368	. . .	. . .	. . .	60	. . .
Unterdrauburg-Wöllan	37	. . .	2.500	1.500	1.600	3.000	4.600	124	. . .	. . .	. . .	37	. . .
Unterkrainer Bahnen	134	134	21.760	13.090	19.400	60.600	80.000	597	102.672	766	— 22·1	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	22.088		16.114	8.302	24.416	388	21.910	348	+ 11·5	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.736	1.736	1.273	3.231	4.504	409	3.550	323	+ 26·6	11	11
Welser Localbahn	54	54	14.682	1.569	8.167	9.268	17.435	323	15.058	279	+ 15·8	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.854	5.562	3.069	15.650	18.719	1.101	8.106	477	+130·8	17	17
Wodňan-Čićenitz-Moldauthein	21	21	1.490	16 204	1.434	1.342	2.776	132	2.928	139	— 5·0	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	28	9.229	394	5.375	7.582	12.957	231	10.978	392	— 41·1	56	28
Wolframs-Teltsch	24	24	2.314	1 681	1.453	5.670	7.123	297	5.636	235	+ 26·4	24	24
Wotic-Selčan	17	17	2 409	2 262	1.451	4.431	5.882	346	6.402	377	— 8·2	17	17
Ybbsthalbahn	77	71	12.762	1.783	6.873	11.122	17.995	234	15.670	221	+ 5 9	77	71
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.450	3.038	500	22.500	23.000	2.875	23.968	2.996	— 4·0	8	8
Zeltweg-Wolfsberg	50	. . .	8.100	27.600	4 800	10.900	15.700	314	. . .	. . .	. . .	. . 42	. . .
Zwittau-Poličká-Skuč	52	52	6.292	5.600	4.269	5.817	10.086	194	8.472	163	+ 19·0	52	52

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent		
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					1900 / 1899 Kronen	
8,549.881	4,360.779	7,814.938	23,540.232	31,355.170	3.759	7,301.672	24,022.065	31,323.737	3.813	— 1·4	22.554	22.878	**Oesterr. Eisenbahnen.**
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
9.348	10.850	2.033	10.550	12.583	839	2.098	10.788	12.886	859	— 2·3	5.034	5.154	Asch-Rossbach
6.342	3.470	5.067	10.612	15.679	682	5.140	11.304	16.444	715	+ 4·6	4.092	4.290	Beneschau-Wlaschim
2.653	3.473	3.855	12 897	16 752	508	3.614	9.303	12.917	391	+ 29·9	3 048	2.346	Borki wielk.-Grzymalow
5.945	7.061	3 632	14.675	18.307	495	2.266	8.494	11.760	318	+ 55·7	2.970	1.908	Brüx-Lobositzer Localb.
23.945	54 002	29.431	134.723	164.154	977	27 818	117.096	144 914	862	+ 13·4	5.862	5.172	Bukowinaer Localb.
54.126	23.316	39.680	76.202	115.882	698	39.898	74.954	114.852	692	— 0·9	4.188	4.152	N. Bukowinaer Localb.
7.650	4.290	9.500	18.066	27.566	641	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.846	. . .	Chabowka-Zakopane
7.892	9.942	3.290	11.404	14.694	245	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.470	. . .	Chrudim-Holitzer L.B.
12.224	5.170	15.705	24 927	40.632	363	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.178	. . .	Delatin-Kołomea-Stef.
5.074	3.933	3.885	12.770	16.655	505	4.484	10.304	14.788	448	+ 12·7	3.030	2.688	Deutschbrod-Saar
1.563	14.033	474	17.491	17.965	2.246	544	15.600	16.144	2.018	+ 11·3	13.476	12.108	Dolina-Wygoda
9.880	7.490	5.770	18.500	24.270	1.214	6.551	15.812	22.363	1.118	+ 8·6	7.284	6.708	Fehring-Fürstenfeld
9.613	1.547	6.329	3.505	9.834	615	7.192	3.392	10.584	662	— 7·1	3.690	3.972	Friauler Bahn
14.660	4.670	6.360	11.080	17.440	447	6.540	9.846	16.386	420	+ 6 4	2.682	2.520	Fürstenfeld-Hartberg
9.210	3.300	5.400	9.400	14.800	477	5.107	9.081	14.188	458	+ 4·1	2.862	2.748	Gailthal-Bahn
11.470	5.150	5.700	9.700	15.400	1.027	4.856	11.115	15.971	1.065	— 3·6	6.162	6.390	Gleisdorf-Weiz
2.407	2·597	928	4.645	5.573	697	924	5.020	5.944	743	— 6·2	4.182	4.458	Göpfritz—Gr.-Siegharts
10.070	5.040	4.840	11.720	16.560	571	5.249	7.786	13.035	449	+ 27·2	3.426	2.694	Gurkthalbahn
17.077	11.744	10.782	28.352	39.134	889	2.298	5.478	7.776	409	+117·4	5.334	2.454	Karlsb.-Johanngeorgst.
2.363	10 296	619	13.296	13.915	422	464	14.350	14.814	449	— 6·0	2.532	2.694	Kolomeaer Localbahnen
3.720	2.526	2.267	5.192	7.459	414	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.484	. . .	Krakau-Kocmyrzów
27.678	13.052	35.471	37.198	72.669	816	39.426	37.110	76.536	860	— 5·1	4.896	5.160	Lemberg-Bełzec
7.202	9.539	4.367	8.094	12.461	566	3.822	2.774	6.596	300	+ 88·7	3.396	1.800	Lemberg (Klep.)-Janów
1.446	3.636	926	7.726	8.652	346	304	2.911	3 215	129	+168·2	2.076	774	Lupków-Cisna
5.444	4.824	3.273	13.165	16 438	783	3.608	10.702	14.310	681	+ 15·0	4.698	4.086	Mähr.-Budwitz-Jamn.
19.658	19.724	12.298	64.289	76.587	851	13.370	56.744	70.114	779	+ 9 2	5.106	4.674	Mährische Westbahn
48.074	8.417	43.830	21.894	65.724	1.240	23.196	11.738	34.934	659	+ 88·2	7.440	3.954	Marienbad-Karlsbad
14.056	3.910	7.319	10.026	17.345	560	6 880	6.420	13.300	429	+ 30·5	3.360	2 574	Mauthausen-Grein
13.507	10.276	8.531	20.045	28.576	461	8.536	17.286	25.822	416	+ 10·8	2.766	2.496	Modřan-Cerčan
3.620	7.780	900	5.700	6.600	1.320	844	6.194	7.038	1.408	— 6·2	7.920	8.448	Mösel-Hüttenberg
16.860	9.210	11.270	25.530	36.800	484	11.780	12.317	24.097	317	+ 52·7	2·904	1.902	Murthal-Bahn
4.532	620	2.250	3.256	5.506	393	1.832	3.296	5.128	366	+ 7·4	2.358	2.196	Nakři-Netolitz—Netolitz
3.224	1.647	1.627	4 874	6.501	197	2.242	6.414	8.656	262	— 24·8	1.182	1.572	Neuhaus-Neubistritz
28.946	25.221	40.305	66.873	107.178	547	41 338	65 898	107.236	547	. . .	3.282	3.282	Ostgalizische Localb.
14.975	3.395	8.151	12.115	20.266	382	8.503	10.337	18.840	355	+ 7 6	2.292	2.130	Pinzgauer L.B.
5.485	2.387	3.443	8.822	12.265	943	3.208	9.260	12.468	959	— 1·7	5.658	5.754	Plan-Tachau
1.791	5.568	864	7.444	8.308	755	872	8.076	8.948	813	— 7·1	4.530	4.878	Postelberg-Laun
3.216	8.134	875	7.283	8.158	480	866	9.064	9.930	584	— 17 8	2 880	3.504	Potscherad-Wurzmes
4.111	2.334	3.273	4.992	8.265	212	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.272	. . .	Rakonitz-Mlatz
21.500	7.677	11.124	22.242	33.366	321	12.618	20.782	33.400	321	. . .	1.926	1.026	Rakonitz-Pl.-Petschau
4.436	2.025	1.124	4.352	5.476	684	1.196	2.970	4.166	521	+ 31·3	4.104	3.126	Schlackenw.-Joachimst.
5.725	1.769	1.876	4.643	6.519	652	2.160	4.708	6 868	687	— 5·1	3.912	4.122	Schwarzenau-Waidhofen
4.605	2.013	3.262	7.420	10.682	486	3.714	6.160	9.874	449	+ 8·2	2.916	2.694	Schwarzenau-Zwettl
6.963	5.231	3.670	18.051	21.721	1.086	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	6.516	. . .	Starkenbach-Rochlitz
6.884	3.126	5.133	11.036	16.229	193	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.158	. . .	Strakonitz-Březnitz
15.768	7.455	9.352	22.021	31.373	747	7.740	19.936	27.676	865	— 13·6	4.482	5.190	Strakonitz-Winterberg
3.346	49.712	2.678	47.748	50.426	840	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.040	. . .	Trzebinia-Skawce
5.540	2.400	3.450	5.130	8.580	232	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.392	. . .	Unterdrauburg-Wöllan
45.920	29.580	40.500	134.600	175.100	1.307	40.874	160.709	201.643	1.505	— 13 2	7.842	9.030	Unterkrainer Bahnen
40.223	3.139	29.681	15.498	45.179	717	27.587	12.945	40.532	643	+ 11·5	4.302	3.858	Valsugana-Bahn
7.931	3.528	2.361	6.820	9.181	835	2.186	4.454	6.640	604	+ 38·2	5.010	3.624	Vöcklabruck-Kammer
28.086	13.154	16.285	22.169	38.454	712	15.972	13.756	29.728	551	+ 29·2	4.272	3 306	Welser Localbahn
11.859	33.743	6.913	30.208	37.121	2.184	8.150	22.830	30.980	1.822	+ 19·9	13.104	10.932	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
2.705	793	2.781	2.574	5.355	255	2.708	2.794	5.502	262	— 2 7	1.530	1.572	Wodňan-Moldauthein
19.589	4.631	10.687	18.972	29.659	530	7.096	15.162	22.258	795	— 33·3	3.180	4.770	Wodňan-Prachatitz
4.688	4.090	2.972	10.299	13.271	553	2.976	8.268	11.244	469	+ 17·9	3.318	2.814	Wolframs-Teltsch
5.230	3.546	3.160	9.005	12.165	716	3.136	9.824	12.960	762	— 6·0	4.296	4.572	Wotic-Sclćan
24.778	5.853	13.124	22.559	35.683	463	9.912	22.938	32.850	463	. . .	2.778	2.778	Ybbsthalbahn
4.850	56.600	1.100	43.300	44 400	5.550	1.003	42.585	43.588	5.449	+ 1·9	33.300	32.694	Zeltweg-Fohnsdorf
14.070	9.190	8.750	19.330	27.900	664	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.984	. . .	Zeltweg-Wolfsberg
11.737	4.883	7.656	13.045	20.701	398	6.858	109.02	17.760	341	+ 16·7	2.388	2.046	Zwittau-Polička-Skuč

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar		Im Monate Februar 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar	
					1900				1899		Differz. per Kilom. in Percent		
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1900	1899	Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			1900	1899
	Kilometer											Kilometer	
II. K. k. Staatsbahnen im Privathetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2 293	3.883	1.078	5.674	6 752	281	8.660	361	— 22·2	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.103	2.422	238	2.228	2.466	493	5.172	1.034	— 52·3	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	171 582	194.036	61.854	260.642	322.496	3.193	937.097	9.278	— 65 6	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	104	104	36.959	11.242	18 338	26.787	45.125	434	60.529	582	— 25·4	104	104
Böhmische Nordbahn	328	328	172.090	118.386	130.297	503.379	633.676	1.932	730.592	2.227	— 13·2	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	62.909	61.663	70 515	246.965	317.480	1 706	517.880	2.784	— 38·7	186	186
Linie lit. B	236	236	101.071	142.966	86.128	448.204	534.332	2.264	970.532	4.112	— 44·9	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	33.794	74.641	26 787	285.446	312.233	3.431	292.873	3.218	+ 6·6	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	834.554	891.505	941.953	4,218.895	5,160.848	4.982	5,809.272	5.607	— 11·1	1.036	1.036
Localbahnen	291	291	91.836	41.304	40.722	82.262	122.984	423	130.204	447	— 5·4	291	291
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	56.333	83.991	44.472	391.451	435.923	6.811	483.270	7 551	— 9·8	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.716	83.542	4.158	84.664	88.822	5.921	76.638	5.109	+ 15·9	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	291.054	259.068	322.831	1,037.905	1,360.736	2 167	1,375 178	2.190	— 1·1	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	136 767	204.153	132 606	752.390	884.996	2.855	960.146	3.097	— 7·8	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	631 902	661.527	707.732	2,932.530	3,640.262	2.665	3,589.302	2.628	+ 1·4	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	37.231	15.638	16.077	22 739	38.816	1.176	55.888	1.694	— 30·6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	862.576	458.995	1,526.761	4,668.063	6,194.824	4.094	5,999.426	3.965	+ 3·3	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	7.803	. . . .	1.888	. . . .	1.888	472	1.784	446	+ 5·8	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	132.452	150.469	81.817	487.533	569.350	1.998	517.922	1.817	+ 9·4	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	61.991	27 311	39.279	72 688	111.967	1.258	102.452	1.151	+ 9·3	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	26 928	64.446	17.432	176.852	194 284	2.989	176.692	2.178	+ 37·2	65	65
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.003	1.249	1.236	1.492	2.728	390	2.316	330	+ 18 2	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	26.746	18.789	14.243	54.371	68.614	356	68.195	353	+ 0·8	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	20.663	5.169	28.605	22.232	50.837	1.640	58.436	1.885	— 13·0	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	. .	2.288	1.505	913	1.421	2.334	146	. . . .	. . . .	. . . .	16	. . .
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.289	1.323	2.065	4 814	6.879	275	8.140	326	— 15·6	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.355	758	1.498	2 629	4 127	165	5.490	220	— 25·0	25	25
Königshof-Beraun-Koneprus	12	11	. . . .	6.280	. . .	6.757	6.757	563	6.688	608	— 7·4	12	11
Kremsthal-Bahn	70	70	17.325	10.226	11.884	27.140	39.024	558	37.790	540	+ 3·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	13.572	2.362	2.767	2.071	4.838	1.613	6.496	2.165	— 25·5	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	. . .	2.408	569	2.166	1.449	3 615	190	. . . .	. . . .	. . . .	19	. . .
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	1 935	2.593	1.487	2.206	3.693	123	6.458	215	— 42·8	30	30
" Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.293	287	442	437	879	59	1.538	103	— 42·7	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.456	1.010	9.684	4.445	14.129	589	14.543	606	— 2·8	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	10.504	1.046	10.633	9.671	20.304	350	31.916	550	— 36·3	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.151	4.905	3 559	8.245	11.804	1.475	11.306	1.413	+ 4·4	8	8
Otrokowitz-Wisowitz	25	. .	5.140	1.041	2 589	3.234	5.823	233	. . . .	. . . .	. . . .	25	. . .
Piclachthalbahn	49	49	8.408	2.236	5.802	6.296	12.098	247	10.484	214	+ 15·4	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2 391	1.651	1.372	3.720	5.092	339	5.558	371	— 8·6	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.438	604	1.496	1.729	3.225	129	3 079	123	+ 4·9	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	37.456	14.909	27 521	28.954	56.475	1.661	51.830	1.524	+ 9·1	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	4.277	6.368	2.532	9.091	11.623	306	8.626	227	+ 34·8	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	5.907	4.600	3.846	6.266	10.112	404	9.020	360	+ 12·2	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.218	4 112	7.505	8.119	15.624	233	14.290	214	+ 8·8	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	33	33	13.257	2.876	6.809	5.220	12.029	364	11.561	350	+ 4·0	33	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.454	20.380	3 569	28.819	32.388	1.799	38.904	2.161	— 16·8	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.820	3.732	6.020	9 350	15.370	320	16.363	341	— 6·2	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	982	2.559	404	3.081	3.485	498	3.131	447	+ 11·4	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	1.861	5.346	306	6.852	7.158	716	30.788	3.079	— 76·7	10	10

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
5.109	10.411	2.426	14.548	16.974	707	2.172	15.560	17.732	739	— 4·3	4.242	4 434	Časlau-Zawratetz
2.272	13.149	506	8.762	9 268	1.854	488	10.432	10.920	2.184	— 15·1	11.124	13.104	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
347.389	797.397	145.526	906.242	1,051.758	10.413	149.102	1,650.453	1,799.555	17.817	— 41·5	62.478	106,902	Aussig-Teplitzer E. a. L.
76.047	34.221	37.863	77.985	115.848	1.114	38.878	78.656	117.534	1.130	— 1·4	6.684	6 780	Teplitz (Settenz)-R.
355.529	264.737	266.589	1,008.298	1,274.887	3.887	280.160	1,117.038	1,397.198	4.260	— 8·8	23.322	25.560	Böhmische Nordbahn
126.678	208.886	140.784	702.812	843.596	4.535	126.882	974.414	1,101.296	5.921	— 23 4	27.210	35.526	Buschtěhrader Eisenb.
202.134	489.723	173.082	1,410.374	1,583.456	6.710	159.366	1,904.590	2,063.956	8.746	— 23 3	40.260	52.476	Linie lit. A
71.037	140.349	56.475	541.514	597.989	6.571	55.061	517.901	572.962	6.296	+ 4·4	39.426	37.776	Linie lit. B
													Graz-Köflacher Eisenb.
1,655.604	1,981.083	2,090.163	9,047.226	11,137.389	10.750	2,097.528	9,992.910	12,090.438	11.670	— 7·9	64.500	70.020	Kaiser Ferdinands-Ndb.
187.076	105.822	82.322	196.707	279.029	959	77.612	202 692	280 304	963	— 0·4	5.754	5 778	Hauptbahnnetz
													Localbahnen
112.525	200.958	95.018	809.960	904.978	14.140	91 870	841.654	933.524	14.586	— 3 1	84.840	87.516	Kaschau-Oderberger B.
19.667	189.988	8.616	188.630	197.246	13.150	7.833	159.251	167.084	11.139	+ 18·1	78.900	66.834	Oesterr. Strecke
													Leoben-Vordernberger
586.930	514.942	687.309	2,181.539	2,868.848	4.568	733.964	2,217.586	2,951.550	4.700	— 2·8	27.408	28.200	Oesterr. Nordwestbahn:
282.083	472.089	301.266	1,553.703	1,854.969	5.984	307.512	1,658.762	1,966.274	6.343	— 5·7	35.904	38.058	Garantirte Strecken
													Ergänzungsnetz
1,283.403	1,375.025	1,561.201	6,031.904	7,593.105	5.559	1,626.264	5,998.072	7,624.336	5.582	— 0·4	33.354	33.492	Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
74.870	42.935	31.953	69.059	101.012	3.061	31.836	88 160	119.996	3.636	— 15·8	18.366	21.816	Oesterr. Linien
													Ostrau-Friedlander Eb.
1,655.376	906.356	2,931.000	9,439.067	12,370.067	8.176	3,021.701	8,919.073	11,940.774	7.892	+ 3·6	49.056	47.352	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
13.768	. . . . .	3.302	. . . . .	3.302	826	3.620	. . . . .	3.620	905	— 8·7	4.956	5.430	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
275.302	312.259	194.291	998.133	1,192.424	4.184	213.956	943.086	1,157.042	4.060	+ 3·1	25.104	24.360	Süd-Nordd. Verbindgsb.
123.263	58.070	74.288	146.350	220.638	2.479	81.878	130.221	212 099	2.383	+ 4·0	14.874	14.298	Wien-Aspang Bahn
53.738	147.638	34.828	386.200	421.028	6.477	34.903	352.779	387.682	5.964	+ 8·6	38.862	35.784	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													b) Localbahnen
9.555	2.915	2.366	3.156	5.522	789	2.366	2.828	5 194	742	+ 6·3	4.734	4.452	Auspitzer Localbahn
41.334	43.046	28.987	111.535	140.522	728	27.515	110.383	137.898	714	+ 2 0	4.368	4.284	Böhm. Commercialb.
40.768	11.021	51.424	46.593	98.017	3.162	58.848	50.042	108.890	3.513	— 10·0	18.972	21.078	Bozen-Meraner Bahn
4.661	6.193	1.867	5.679	7.546	472	. . . . .					2.832	. . .	Brandeis-Neratowitz
4.559	3.484	4.147	13.053	17.200	688	4.318	11.804	16 122	645	+ 6·7	4.128	3.870	Deutschbrod-Humpoletz
4.751	2 022	2.979	6.655	9.634	385	2.852	7.450	10.302	412	— 6·6	2.310	2.472	Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . . . .	12.604	. . .	13.703	13.703	1.142	. . . .	13.064	13.064	1.188	— 3·9	6.852	7.128	Königshof-B.-Koněprus
34.000	21.801	23.540	55.433	78.973	1.128	22.318	50.444	72.762	1.040	+ 8·5	6.768	6.240	Kremsthal-Bahn
27.140	5.318	5.515	4.734	10.249	3.416	4.138	8.804	12.942	4.314	— 20·8	20.496	25.884	Kuttenberger Localb.
5.023	1.054	3.756	2.509	6.265	330	. . . . .					1.980	. . .	Laibach-Oberlaibach
4.230	4.039	3.253	5.607	8.860	295	3.346	8.918	12.264	409	— 27·9	1.770	2.454	Localb. Melnik-Mšeno
2.694	1.119	903	1.609	2.512	167	998	2.244	3.242	216	— 22·7	1.002	1.296	Mšeno—Unter-Cetno
12.592	2.300	17.352	9.664	27.016	1.126	19.627	7.757	27 384	1.141	— 1·3	6 756	6.846	Mori-Arco-Riva a. G.
20.071	2.581	20.866	21.641	42.507	733	19.598	38 494	58.092	1.002	— 26·8	4.398	6.012	Mühlkreis-Bahn
20.648	11.329	7.221	17.304	24.525	3.066	6.810	16.166	22.976	2.872	+ 6·8	18.396	17.232	Neutitscheiner Localb.
10.962	2.011	5.409	6.362	11.771	471	. . . . .					2.826	. . .	Otrokowitz-Wisowitz
16.349	4.407	10.681	11.927	22.608	461	9.510	10.708	20.218	412	+ 11·9	2.766	2.472	Pielachthalbahn
5.077	3.479	2.968	7.986	10.954	730	3.024	9.164	12.188	813	— 10·2	4.380	4.878	Reichenau a. K.-Solnitz
4.809	1.087	2.960	3.421	6.381	255	3.439	3.030	6.469	259	— 1·5	1.530	1.554	Radkersburg-Luttenbg.
77.534	30.184	57.027	58.477	115.504	3.397	50.464	58.506	108.970	3 205	+ 6·0	20.382	19.230	Reichenberg-Gablonz-T.
8.976	10.558	5.215	15.759	20 974	552	5.078	17.026	22.104	582	— 5·2	3.312	3.492	Saitz-Göding
11.440	7.360	7.399	10.582	17.981	719	9.153	7.847	17 000	680	+ 5·7	4.314	4.080	Salzburg-Lamprechtsh.
14.980	7.011	13.483	15.727	29.210	436	13.424	14.126	27.550	412	+ 5·8	2.616	2.472	Salzkammergut-Localb.
25.551	4.869	13.173	9.431	22.604	684	12.337	9.697	22.034	667	+ 2·6	4.104	4.002	Schneebergbahn
17 075	43.873	7.166	62.990	70.156	3.898	6 704	69.808	76.512	4.251	— 8·3	23.388	25.506	Stauding-Stramberger
18.070	7 748	12.230	18.480	30.710	640	12.043	22.743	34.786	724	— 11·6	3.840	4.344	Steyrthal-Bahn
1.989	49 83	811	6.060	6.871	981	705	5.393	6.098	871	+ 12·6	5.886	5.226	Stramberg-Wernsdorf
3.936	21.152	649	23.360	24.009	2.401	740	63.284	64 024	6.403	— 62·5	14.406	38.418	Swoleňowes-Smečna

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar		Im Monate Februar 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar							Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Februar	
					1900				1899		Differz. per Kilom. in Percent		
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.719	9.314	4.681	20.186	24 867	638	18.819	483	+ 32·1	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz } Pöltschach-Gonobitz } Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.921	6.289	3.858	11.535	15.393	314	14.151	289	+ 8·7	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	5.760	2.012	3.936	8.258	12.194	813	11.194	746	+ 9·0	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.260	. . . .	3.883	3.883	485	3.744	468	+ 3·6	8	8
Dampftramways.													
Brünner Strassenbahn	10	10	63.397	7.643	11.453	9.766	21.219	2.122	21.268	2.127	— 0·2	10	10
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz	10	7	109.082	2.198	17.406	2.421	19.827	1.983	18.298	2.614	— 24·1	10	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	193.732	348	49.836	1.359	51.195	1.219	45.724	1.089	+ 11·9	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	40.564	. . . .	9.753	. . . .	9.753	813	9.617	801	+ 1·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	103.524	. . . .	14.061	. . . .	14.061	2.009	14.394	2.056	— 2·3	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	109.451	. . . .	15.791	. . . .	15.791	2.632	15 306	2.551	+ 3·2	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	6.829	3.624	1.810	4.695	6.505	464	6.674	476	— 2·5	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	17	72.320	28.059	14.465	14.030	28.495	1.140	16.358	962	+ 18·5	25	17
Summe	19.072	18.263	9,422.074	5,985.646	8,422.633	28,816.448	37,239.081	1.953	39,140.013	2 143	— 8·9	19.047	18.263
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	2.558	3	1.523	29	1.552	. . .	964	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn [1]	5·83	5·83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	. . .	99.515	. . . .	10.751	. . . .	10.751	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau [2]	11·09	8·03	3.000	. . . .	600	. . . .	600	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	20 671	. . . .	2.686	. . . .	2.686	. . .	2.497	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·49	6·49	66.894	. . . .	7.267	. . . .	7.267	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	7·72	. . .	48.726	. . . .	10.267	. . . .	10.267	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.224	. . . .	1.180	. . . .	1.180	. . .	1.076	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	17·15	. . .	383.076	. . . .	58.063	. . . .	58.063	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	21.701	. . . .	5.476	. . . .	5.476	. . .	6.122	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	330.979	. . . .	35.472	. . . .	35.472	. . .	32.586	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	3·14	112.917	. . . .	17.627	. . . .	17.627	. . .	14.520	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·27	. . .	78.966	. . . .	12.340	. . . .	12.340	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahn	10·44	. . .	107.465	. . . .	10.690	. . . .	10.690	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn	15·30	12·29	750.436	. . . .	67.117	. . . .	67.117	. . .	53.642	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	55.265	. . . .	3.275	. . . .	3.275	. . .	3.580	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	141.732	. . . .	17.043	. . . .	17.043	. . .	15.958	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	3·32	107.374	. . . .	12.128	. . . .	12.128	. . .	6.808	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	9·93	9·93	110.830	. . . .	13.435	. . . .	13.435	. . .	13.065	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener elektrische Strassenb.	25·20	17·42	1,814.882	. . . .	250 531	. . . .	250.531	. . .	163.186	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	4·21	53.439	. . . .	8.861	. . . .	8.861	. . .	6.059	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·109	0·109	8.328	. . . .	326	. . . .	326	. . .	115	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·397	0·397	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0·199	0·199	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn [1]	0·212	0·212	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

[1] Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.
[2] Der Betrieb ist bis auf die Ringbahnlinie in Baden eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar										Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1900				1899				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate	
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
13.710	19.254	9.637	40.400	50.037	1.283	8.527	27.308	35.835	919	+ 39·6	7.698	5.514	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
16.794	12 972	7.679	23.377	31.056	634	7.410	20.928	28.338	579	+ 9·5	3.804	3.474	Preding-Wdf.-Stainz; Pöltschach-Gonobitz; Kapfenberg-Seewies.
11 358	3.873	7.794	17.307	25.101	1.673	11.200	14.124	25.324	1.688	— 0·9	10.038	10.128	Ueberetscherbahn
. . . . .	2.337	. . . .	6.947	6.947	868	. . . .	6.802	6.802	850	+ 2·1	5.208	5.100	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
130.521	16.609	23.785	21.159	44.944	4.494	23.300	19.436	42.736	4.274	+ 5·1	26.964	25.644	Brünner Strassenbahn
220.020	4.901	35.073	5.278	40.351	4.035	32.277	5.442	37 719	5.388	— 25·1	24.210	32.328	BrünnerLocaleisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
417.478	724	103.356	2.651	106.007	2.524	97.734	2.802	100.536	2.394	+ 5·4	15.144	14.364	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
79.813	. . . . .	21.688	. . . . .	21.688	1.807	20.640	. . . . .	20.640	1.720	+ 5·1	10.842	10.320	Innsbruck-Hall i. T.
209.511	. . . . .	28.389	. . . . .	28.389	4.056	31.120	. . . . .	31.120	4.446	— 8·8	24.336	26.676	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
220.189	. . . . .	31.641	. . . . .	31.641	5.274	31.078	. . . . .	31.078	5.180	+ 1·8	31.644	31.080	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
13.533	7.118	3.543	8.792	12.335	881	3.787	8.470	12.257	875	+ 0·7	5.286	5.250	Salzburger Eisenb. u. Tr.
143.985	27 408	28.713	20.719	49.432	1.977	21.928	13.310	34.238	2.014	— 1·8	11.862	12.084	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
18,732.857	13,589.273	17,890.370	61,255.427	79,145.797	4.155	17,484.170	63,531.754	81,015.924	4.436	— 6·3	24.930	26.616	**Summe**
Zahnradbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
2.825	4	1.719	43	1.762	. . .	1.838	70	1.908	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betrieb													
209.675	. . . . .	22.653	. . . . .	22.653	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
5.185	. . . . .	1.037	. . . . .	1.037	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
43.721	. . . . .	8.192	. . . . .	8.192	. . .	7.727	. . . . .	7.727	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
133.866	. . . . .	14.531	. . . . .	14.531	. . .	15.552	. . . . .	15.552	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. E.
48.726	. . . . .	10.267	. . . . .	10.267	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-B.
10 426	. . . . .	2.383	. . . . .	2.383	. . .	2.234	. . . . .	2.234	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
749.760	. . . . .	120.766	. . . . .	120.766	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
38.878	. . . . .	9.596	. . . . .	9 596	. . .	12.260	. . . . .	12.260	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
674.747	. . . . .	72.209	. . . . .	72.209	. . .	68.763	. . . . .	68.763	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
228.450	. . . . .	35.357	. . . . .	35.357	. . .	30.745	. . . . .	30.745	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide
158.692	. . . . .	24.944	. . . . .	24.944	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gruppe III a Südb.-G.)
212.632	. . . . .	21.271	. . . . .	21.271	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
1,367.505	. . . . .	144.544	. . . . .	144.544	. . .	116.311	. . . . .	116.311	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
125.619	. . . . .	7.424	. . . . .	7.424	. . .	7.712	. . . . .	7 712	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
302.038	. . . . .	36.021	. . . . .	36.021	. . .	34.403	. . . . .	34.403	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
224.771	. . . . .	25.249	. . . . .	25.249	. . .	14.601	. . . . .	14.601	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
213.974	72	27.841	83	27.924	. . .	26.217	100	26.317	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
3,691.665	. . . . .	537.138	. . . . .	537.138	. . .	352.890	. . . . .	352.890	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
111.651	. . . . .	18.716	. . . . .	18.716	. . .	11.986	. . . . .	11.986	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr.Strassenb.
													Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
8.328	. . . . .	326	. . . . .	326	. . .	406	. . . . .	406	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 444.770, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 436.200 ergeben.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von Kohle und diversen Gütern, die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von Kohle.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1900 sind provisorisch, jene pro 1899 definitiv ermittelt.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1909: Linie lit. A	fl.	4,151.218
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Jahreseinnahme	„	4,135.411
Definitive Einnahme pro 1898	„	4,110.901
Differenz pro 1899	+ fl.	24.510

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900: Linie lit. B	fl.	7,387.768
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Jahreseinnahme	„	7,394.117
Definitive Einnahme pro 1898	„	7,285.909
Differenz pro 1899	+ fl.	108.208

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hauptbahnnetz.) Im Monate Februar 1900 ergab der Personenverkehr eine Zunahme der Frequenz um 49.159 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 12.143.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 76.561 t und des Erträgnisses um K 636.281.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei Getreide aller Art	um	11.084 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	3.502 t
„ Erzen und Schlacken	„	2.563 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen:

bei Zucker, raffinirt	um	7.118 t
„ Zucker, roh	„	3.847 t
„ Holz aller Art	„	755 t
„ Steinen aller Art	„	6.486 t
„ Eisen und Stahl	„	5.612 t
„ Kohlen	„	60.367 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 1131 Personen und das Erträgniss um K 4592 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 8727 t und des Erträgnisses um K 11.812 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei Getreide aller Art	um	993 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	218 t
„ Zucker, raffinirt	„	240 t
„ Holz aller Art	„	1.230 t
„ Erzen und Schlacken	„	100 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren:

bei Zucker, roh	um	2.029 t
„ Steinen aller Art	„	1.458 t
„ Eisen und Stahl	„	437 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 4536 Personen und das Erträgniss um K 443 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 8011 t und des Erträgnisses um K 17.515 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Holz aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Zucker, raffinirt, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Was schliesslich die Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding betrifft, so ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche zum Monate Februar 1899 im Personenverkehre eine Abnahme um 1157 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 168, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 3071 t und des Erträgnisses um K 2829.

Diesbezüglich ist hauptsächlich rücksichtlich der Artikel Getreide aller Art, Holz aller Art, sowie Steine aller Art eine Mehrverfrachtung und bei dem Artikel Zucker, roh, eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl.	39,512.525
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis November 1899 richtiggestellte Einnahme	„	39,795.862
Definitive Einnahme pro 1898	„	39,963.338
Differenz pro 1899	— fl.	168.076

Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl.	1,052.443
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis November 1899 richtiggestellte Einnahme	„	1.061.672
Definitive Einnahme pro 1898	„	997.400
Differenz pro 1899	+ fl.	64.272

Ostrau-Friedlander Eisenbahn:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl.	403.253
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis November 1899 richtiggestellte Einnahme	„	394.822
Definitive Einnahmen pro 1898	„	415.971
Differenz pro 1899	— fl.	21.149

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate Februar 1900 erzielte Mindereinnahme ist dem Ausfalle der Kohlentransporte infolge des Arbeiterstrikes in dem Dombrauer und Karwiner Kohlenreviere zuzuschreiben.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl.	3,094.054
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Einnahmen	„	3,060.077
Definitive Einnahme pro 1898	„	2,914.057
Differenz pro 1898	+ fl.	146.020

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Februar 1900 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Februar 1900, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantirtes Netz	+ 10.320	Personen	+ K	4.935
Ergänzungsnetz	+ 8.217	„	+ „	342
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 2.134	„	— „	8.691

Auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn steht die erhöhte Frequenz zur höheren Einnahme in richtiger Proportion. Auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn dürften kürzere Strecken als im gleichen Monate des Vorjahres befahren worden sein.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Februar 1900, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 7.324 t	— K 19.377
„ „ Ergänzungsnetz	— 63.936 t	— „ 75.492
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	+ 13.721 t	+ „ 60.119

Die Differenz bei der garantirten Linie beruht auf der Abnahme höher tarifirender und Zunahme geringer tarifirender Artikel.

Der Ausfall auf dem Ergänzungsnetze ist durch die aus Anlass des Bergarbeiterstrikes eingetretene erhebliche Verminderung des Braunkohlenverkehres, sowie durch die geschlossene Schiffahrt auf der Elbe hervorgerufen worden.

Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn hat eine erhebliche Zunahme des Kohlenverkehres über Liebau und Reichenberg zu verzeichnen.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

a) Garantirte Strecken:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl. 10,979.827
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Einnahmen	„ 11,161.246
Definitive Einnahmen pro 1898	„ 11,110.548
Differenz pro 1899	+ fl. 50.698

b) Ergänzungsnetz:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl. 7,369.074
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Einnahmen	„ 7,452.007
Definitive Einnahmen pro 1898	„ 7,573.507
Differenz pro 1899	— fl. 121.500

c) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl. 3,938.772
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Einnahmen	„ 3,973.898
Definitive Einnahmen pro 1898	„ 3,806.920
Differenz pro 1899	+ fl. 166.978

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate Februar 1900 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche gegen den correspondirenden Monat des Vorjahres eine Zunahme um K 238.266 erfahren. Der Personenverkehr lieferte ein Mindererträgniss von K 57.133, der Frachtenverkehr hingegen ein Mehrerträgniss von K 295.399.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben hat eine Abnahme um K 252 zu verzeichnen. An dieser Abnahme participirt der Personenverkehr mit K 226, der Frachtenverkehr mit K 26.

Die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg sind gleichfalls zurückgegangen. Der Ausfall beträgt K 1821, der durch den geringen Frachtenverkehr hervorgerufen wurde.

Die Localbahn Mödling-Brühl hat um K 104 mehr eingenommen.

Die Einnahmen der Pachtbahnen sind gestiegen, und betrug die Mehreinnahme bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	K 17.592
(Personenverkehr + K 2.583, Frachtenverkehr + „ 15.009),	
Leoben-Vordernberger Bahn	K 12.184
(Personenverkehr + K 411, Frachtenverkehr + „ 11.773),	
Graz-Köflacher Bahn	K 19.360
(Personenverkehr — K 1.757, Frachtenverkehr + „ 21.117),	
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	K 146
(Personenverkehr — K 145, Frachtenverkehr + K 291),	
Localbahn Cilli-Wöllan	K 6.048
(Personenverkehr + K 634, Frachtenverkehr + „ 5.424).	

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Hauptnetz und Localbahnen der Südbahn in Oesterreich:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl. 42,749.967
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Einnahmen	„ 42,793.678
Definitive Einnahmen pro 1898	„ 40,818.569
Differenz pro 1899	+ fl. 1,975.109

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl. 1,749.027
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Einnahmen	„ 1,740.039
Definitive Einnahmen pro 1898	„ 1,730.714
Differenz pro 1899	+ fl. 9.325

Leoben-Vordernberger Bahn:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl. 607.387
Anf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Einnahmen	„ 623.765
Definitive Einnahmen pro 1898	„ 523.097
Differenz pro 1899	+ fl. 100.668

Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl. 1,200.553
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis October 1899 richtiggestellte Einnahmen	„ 1,235.390
Definitive Einnahmen pro 1898	„ 1,107.697
Differenz pro 1899	+ fl. 127.693

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Gegenstandsmonate wurden um 1343 Personen mehr befördert, die Einnahmen waren jedoch um K 104 geringer.

Der Güterverkehr weist eine Minderverfrachtung von 2303 t mit einer Mehreinnahme von K 9619 aus, was auf den Umstand zurückzuführen ist, dass einem beträchtlichen Ausfall an Kohlentransporten eine Zunahme an höher tarifirten Massengütern (Gips und Cement etc.) gegenübersteht.

Es resultiren daher für den Gesammtverkehr K 9515 Mehreinnahmen.

Schneebergbahn. (Adhäsionsstrecke.) Der Personenverkehr weist eine Steigerung um 4714 Personen und K 848, der Güterverkehr um 671 t aus bei einer Mindereinnahme von K 380, es verbleiben somit für den Gesammtverkehr noch K 468 an Mehreinnahme.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl.	942.561
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis September 1899 richtiggestellte Einnahmen	„	951.616
Definitive Einnahmen pro 1898	„	939.313
Differenz pro 1899 . . . +	fl.	12.303

Die Rentabilität der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Seit einer langen Reihe von Jahren liess die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung eine Berechnung der Rentabilität ihrer einzelnen Linien aufstellen. Diese an sich nicht gerade leichten, auch nicht in allen Punkten völlig genauen Berechnungen konnten von dem Eintritte der Neuordnung des Rechnungswerkes ab nicht mehr in der alten Weise hergestellt werden, weil besonders in den Ausgaben genaue Anschreibungen für die einzelnen Linien nicht mehr möglich sind. Gleichwohl wünschten die Landstände eine Fortführung dieser Statistik und es konnte, um diesem Wunsche zu entsprechen, nur die Vertheilung zahlreicher Ausgaben nach den geleisteten Achskilometern in Frage kommen. Dass die Ertragsberechnungen für die einzelnen Linien hiedurch an Genauigkeit und Zuverlässigkeit eingebüsst haben, ist wohl sicher; gleichwohl geben sie auch so noch ein annähernd richtiges Bild wenigstens der Verkehrs- und wirthschaftlichen Entwicklung der Linien. Ein Vergleich zwischen dem Ergebnisse des Jahres 1897 und dem jetzt vorliegenden für 1898 ist aber nur in beschränktem Sinne zu ziehen.

Die Betriebseinnahmen haben im Jahre 1898 ein günstiges Ergebniss geliefert, da sowohl der Personen- wie der Güterverkehr gegen das Vorjahr höhere Einnahmen brachten. Dagegen stiegen die Ausgaben in noch höherem Masse, so dass das Reinerträgniss, d. h. der zur Verzinsung des Anlagecapitals verbleibende Ueberschuss wesentlich niedriger war als im Jahre 1897. Der gesammten Einnahme von Mk. 126,226.554 stand eine Ausgabe von Mk. 92,029.030 gegenüber, so dass ein Ueberschuss von Mk. 34,197.524 verblieb, der um Mk. 3,342.666 gegen das Vorjahr zurückblieb, aber immer noch den in den Etatsvoranschlag eingestellten Betrag um Mk. 850.714 überstieg. Dieser Ueberschuss verzinste das Anlagecapital von Mk. 839,100.000 mit 4·08 pCt. gegen

4·64 pCt.	i. J. 1897	4·27 pCt.	i. J. 1892
5·07 „	„ „ 1896	4·72 „	„ „ 1891
4·52 „	„ „ 1895	4·97 „	„ „ 1890
4·28 „	„ „ 1894	5·58 „	„ „ 1889
4·52 „	„ „ 1893	5·22 „	„ „ 1888

Die Verzinsung im Jahre 1898 war also die niedrigste in den letzten 10 Jahren. Niedriger in den letzten 20 Jahren war sie nur noch in den Jahren 1878 (3·87 pCt.) und 1879 (3·95 pCt.).

Das Ergebniss der einzelnen Linien lässt nun die nachfolgende Uebersicht erkennen, zu welcher zu bemerken ist, dass die fettgedruckten Percentziffern den percentuellen Zuschuss der Linien bedeuten, die durch ihre Einnahmen ihre Betriebskosten nicht deckten, sondern einen Zuschuss erforderten:

	1898	1897
Waldheim—Kriebethal	10·279	10·016
Werdau—Weida	10·065	9·843
Pirna—Berggiessh. mit Pirna—Grosscota	9·338	6·029
Zeithain—Elsterwerda	8·789	9·691
Gaschwitz—Meuselwitz	7·921	9·656
Leipzig—Hof und Leipzig-Pl.—Gaschwitz	7·576	8·632
Stollberg—St. Egidien und Höhlt.—Wüstenbrand	7·397	8·986
Görlitz—Dresden-Altstadt	6·704	8·757
Riesa—Chemnitz mit Elbzweigbahn	6·069	6·174
Bodenbach—Dresden-Altstadt	5·501	7·407
Dresden—Werdau mit Kohlenb. bei Dresden und Freiberg—Halsbrücke	5·441	6·313
Leipzig—Dresden mit Grossenhain—Pr.	5·308	5·775
Schwarzenberg—Zwickau mit Sch.—N.	5·215	5·408
Dresden-Altstadt—Elsterwerda	5·167	6·179
Zeitz—Altenburg	4·928	3·950
Weida—Mehltheuer	4·901	4·351
Meuselwitz—Ronneburg	4·661	4·910
Leipzig—Geithein	4·580	5·466
Schönbörnchen—Gössnitz	4·322	5·852
Klotzsche—Königsbrück	4·127	0·858
Hainsberg—Kipsdorf*	3·493	**5·528**
Riesa—Nossen—Moldau mit Berthelsdorf—Grosshartmannsdorf und Brand—Langenau	3·419	3·388
Borsdorf—Coswig	3·369	4·216
Gössnitz—Gera	3·232	3·771
Schönberg—Schleiz	3·143	2·280
Bautzen—Königswartha	3·123	2·626
Zittau—Markersdorf*	3·042	2·041
Radebeul—Radeburg*	2·977	1·339
Plauen—Eger	2·827	2·791
Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg	2·758	1·382
Schönberg—Hirschberg	2·447	1·261
Kamenz—Pirna	2·388	3·020
Ochatz—Döbeln mit Mügeln—Nerchau-Trebsen*	1·872	1·218
Falkenstein—Muldenberg	1·755	2·401
Kieritzsch—Chemnitz mit Limburg—Wittgensdorf und Rochlitz—Penig	1·723	3·216
Chemnitz—Adorf mit Zwota—Klingenthal	1·638	1·295
Zwickau—Falkenstein—Oelsnitz	1·519	1·278
Gera (Reuss) S.St.E.—Weischlitz	1·410	1·603
Buchholz—Schwarzenberg mit Walthersdorf—Crottendorf	1·177	0·149
Waldheim-Rochlitz	1·131	0·612
Wilkau—Wilzschhaus—Carlsfeld*	0·996	**0·006**
Brunn—Greiz	0·920	2·434
Annaberg—Flöha	0·919	1·457
Reitzenhain—Flöha mit Pockau—Neuh.	0·885	2·706
Schönfeld—Geyer*	0·871	**0·159**
Reichenbach—Mylau	0·695	**0·084**
Zwönitz-Altchemnitz	0·652	0·428
Kamenz—Elstra	0·634	**0·212**
Bautzen — Schandau, Niederneukirch—Bischofswerda, Neustadt—Dürrröhrsdorf, Grosspostwitz—Cunewalde	0·553	0·180
Beucha—Seelingstedt (auf 2/3 Monat)	0·532	—
Glauchau—Wurzen	0·530	0·849
Potschappel—Wilsdruff*	0·428	0·355
Zittau—Nikrisch	0·422	**0·343**
Klingenberg-Colmnitz — Frauenstein (auf 3½ Monat)*	0·302	—
Zittau — Löbau, Oberoderwitz — Wilthen, Scheibe—Eibau, Ebersbach—Löbau	0·280	0·774
Cranzahl—Oberwiesenthal*	0·041	0·182
Hetzdorf—Eppendorf*	**0·056**	**0·899**
Wilischth.—Ehrenfrdrsd. m. Herold—Thum*	**0·203**	**0·849**
Mulda—Sayda*	**0·320**	**0·370**
Wolkenstein—Jöhstadt*	**0·343**	**0·184**
Rosswein—Hainichen—Niederwiesa	**0·380**	**0·091**
Oschatz—Strehla*	**0·425**	**1·664**
Löbau—Weissenberg	**0·472**	**0·669**
Weipert—Annaberg	**0·699**	**0·968**
Limbach—Wüstenbrand	**0·748**	**0·654**
Herrnhut—Bernstadt*	**1·108**	**1·956**
Herlasgrün—Falkenstein	**1·743**	0·190
Mosel—Ortmannsdorf*	**1·833**	**1·615**
Taubenheim—Dürrhennersdorf*	**1·847**	**2·512**
Grünstädtel—Rittersgrün*	**1·849**	**1·409**
Kohlmühle—Hohnstein*	**3·317**	**2·117**
Mügeln—Geisin-Altenberg*	**8·044**	**16·131**
Für das gesammte Bahnnetz	4·075	4·643

Die auffälligen Unterschiede bei einigen Schmalspurlinien sind darauf zurückzuführen, dass sie im Jahre 1897 infolge der Hochwasserschäden aussergewöhnlich stark mit Ausgaben belastet waren. Die mit * bezeichneten Linien sind schmalspurig. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein. (Industriegeleise zu den Fabriksetablissements der Firma C. Stölzle & Söhne in Neu-Nagelberg: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich der vom Landes-Eisenbahnamte in Wien vorgelegten Detailprojecte für die aus den Stationen Alt- und Neu-Nagelberg der Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein abzweigenden Industriegeleise zu den Fabriksetablissements der Firma C. Stölzle & Söhne, Actiengesellschaft, die politische Begehung auf den 10. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans Ritter von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 15.637.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Bestellung von Fahrbetriebsmitteln.) Neuerdings hat eine sehr umfassende Verdingung von Betriebsmitteln für die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung stattgefunden. Es sind vergeben insgesammt 763 Locomotiven, 826 Personenwagen, 330 Gepäckswagen und 9084 Güterwagen.

Preussen. (Brölthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft: Eröffnung der Station Siegburg für den Anschlussverkehr mit der Station Siegburg Staatsbahn.) Die obige Eisenbahn-Actiengesellschaft verlautbart, dass die Station Siegburg der Brölthaler Eisenbahn am 15. März für den Anschlussverkehr von Stückgütern und Wagenladungen mit der Station Siegburg Staatsbahn eröffnet wurde. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85 vom 25. Juli 1899, Seite 1620.)

— (Errichtung einer Eisenbahnschule.) Mit dem 1. Jänner ist bei der Eisenbahn-Direction Berlin eine Eisenbahnschule ins Leben getreten, deren besondere Aufsicht und Leitung dem Vorsitzenden und den Mitgliedern der Commission für die Fachprüfung I. Classe übertragen ist. Die Eisenbahnschule bezweckt, den Civilsupernumeraren und den im Vorbereitungsdienst befindlichen Anwärtern für die Stellungen der technischen Eisenbahnsecretäre und Betriebsingenieure neben der praktischen Erlernung des Dienstes auch theoretisch eine möglichst umfassende Ausbildung zu geben und die Vorbereitung für die Prüfung zu erleichtern. Der Unterricht an der Eisenbahnschule findet an jedem Dienstag, Donnerstag und Sonnabend Morgens von 8 bis 10 Uhr in dem Unterrichtsraume auf dem Potsdamer Bahnhofe statt. Der Unterrichtscursus ist ein einjähriger.

Zur Theilnahme an dem Unterricht sind die Civilsupernumerare und die im Vorbereitungsdienst befindlichen Anwärter für die Stellungen der technischen Eisenbahnsecretäre und Betriebsingenieure, die letzteren unter Befreiung von einigen Unterrichtsgegenständen, verpflichtet. Der Unterricht ist ein Theil des Dienstes. Keiner der zur Theilnahme verpflichteten Beamten darf diesem Dienst fern bleiben oder ihm entzogen werden. Die im äusseren Dienst beschäftigten Civilsupernumerare sind an den Tagen vor dem Unterricht nicht zum Nachtdienst heranzuziehen.

Solchen Beamten, welche sich für die Fachprüfung erster Classe oder die Prüfungen zum Eisenbahnsecretär, Stationsvorsteher, Güterexpedienten oder Bureauassistenten vorbereiten wollen oder sich zur Ablegung einer solchen Prüfung bereits gemeldet haben, soll auf Ansuchen gestattet werden, dem Unterricht als Hörer beizuwohnen, vorausgesetzt, dass die dienstlichen Interessen dies gestatten. Zur Erleichterung und als Anhalt für den Selbstunterricht hat jeder Theilnehmer am Unterricht ein Vortragsheft zu führen, in welches bezüglich jedes einzelnen Lehrstoffes das gesammte Quellenmaterial und die Kernpunkte des Vortrages in möglichst knapper Form einzutragen sind. Hiebei kann die Kurzschrift angewendet werden.

Dem sehr sorgfältig ausgearbeiteten, nicht weniger als 27 Unterrichtsgegenstände umfassenden und ebenso viel Lehrer aufführenden Stundenplan entnehmen wir, dass aus dem weiten Gebiete der Eisenbahn-Verwaltung kein Fach unvertreten ist. Das Lehramt ist überwiegend Eisenbahnsecretären übertragen. Ueber die Einrichtungen des Oberbaues, der Weichen, Stellwerke, Drehscheiben, Signalvorrichtungen und Betriebsmittel unterrichtet ein Bahnmeister I. Classe. Ganz besonders eingehend behandelt sind in dem Lehrplan naturgemäss die Angelegenheiten des Etats-, Wirthschafts-, Rechnungs- und Cassenwesens. Daneben bilden aber auch die Grundzüge der Verfassung, die Stellung der Eisenbahnen im Staatswesen, die Grundzüge der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten, die Wohlfahrtseinrichtungen, die Ordnung des Neubauwesens, der Personen- und Güterabfertigungsdienst, der Betriebs- und Fahrdienst, das gesammte Tarif- und Verkehrswesen, endlich auch die Grundzüge der Justizgesetze und das Gerichtswesen Gegenstände des Unterrichtes.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Oberingenieurs Felix Ritter von Gerson: „Der Schnellverkehr auf elektrischen Bahnen.") Die Beschleunigung der Locomotion beruht theils auf dem Steigen des Zeitwerthes und der Zunahme in der Geltung persönlicher Thätigkeit, theils auf Vergnügungsempfindungen physiologisch-ästhetischer Art. Die Schnellzugsgeschwindigkeiten weisen daher in allen Ländern eine steigende Tendenz auf, sie sind aber bei uns wesentlich im Rückstande gegen die Culturländer und erreichen bei Weitem nicht ihr gesetzlich fixirtes Maximum von 80 bis 90 km in der Stunde. Die Schwierigkeiten der Dampfbahnen, grössere Geschwindigkeiten zu erzielen, sind verschiedener Art. Sie beruhen auf der Nothwendigkeit, ein sehr beträchtliches, todtes Gewicht mitzuschleppen, in dem namhaften Gewichtszuwachs durch Kohle und Wasser, in den mit Anfahren und Bremsen verbundenen Zeitversäumnissen und endlich in der Schwierigkeit, Züge mit sehr mannigfaltigen Geschwindigkeiten auf ein und demselben Geleise zu bewegen, ohne in Collisionen zu gerathen. Die Gewichte der Expresszug-Locomotiven in Amerika, England und Frankreich bewegen sich zwischen 45 und 60 t, so dass auf die durchschnittlich bewegten 4 Wagen à 25 Sitzplätze = 100 Sitzplätze im Mittel 50 t Locomotivgewicht, also bei 50 pCt. Ausnützung circa 1 t per Sitzplatz, ferner an Wagengewicht, mit Rücksicht auf die steigenden Comfortansprüche 4×30 t + 15 t Gepäckwagen = 135 t, somit circa 2·7 t, in Summa daher 3·7 t per effectiv beförderten Passagier entfallen, was etwa 32 kg Zugkraft per Passagier entspricht bei 100 km Stundengeschwindigkeit. Beim elektrischen Einzelwagenverkehr beträgt das analoge Gewicht höchstens 2 t per Passagier oder circa 15 kg Zugkraft, somit sind schon bei 100 km Stundengeschwindigkeit circa 17 kg Zugkraft per Kopf, also circa 6·5 PS. per Kopf oder etwa 50 pCt. erspart. Erwägt man, dass die Pferdekraft beim elektrischen Betriebe etwa mit 60 pCt. Brennmaterialersparniss gegenüber dem Locomotivbetriebe geliefert wird, so zeigt sich eine Ersparniss von 80 pCt. an Kohle bei gleicher Geschwindigkeit. Selbst auf gerader und horizontaler Bahn ist die ideal erreichbare Locomotivgeschwindigkeit dadurch beschränkt, dass einerseits die Widerstände mit zunehmender Geschwindigkeit wachsen, andererseits die Zugkraft circa ein Siebentel des auf den Triebrädern lastenden Druckes (Adhäsionsgewicht) nicht übersteigen kann; somit beträgt die ideale Maximalgeschwindigkeit einer 50 t schweren Locomotive auf ebener und gerader Bahn etwa 260 km per Stunde. In der Praxis wird diese Ziffer nie erreicht werden, da die hiezu erforderlichen Kolbengeschwindigkeiten unzulässig sind. Wohl aber sind in den Vereinigten Staaten Records von 163, resp. 180 km per Stunde für Locomotivgeschwindigkeiten geschaffen worden (am 9., resp. 11. Mai 1893 auf ebener horizontaler Strecke der Newyork Central and Hudsonriver Rd., Empire State Express, Locomotive Nr. 999 der Baldwin Works). Es ist nicht ohne Interesse, dass schon Stephenson schätzungsweise die erreichbare Maximalgeschwindigkeit einer Locomotive mit 160 Stundenkilometer berechnet hat.

Die durch Anfahren und Bremsen bewirkten Zeitverluste sind bei Locomotivbahnen umso bedeutender, als die bei Dampftraction erzielbaren Accelerationen sich zwischen 0·3 und 0·15 m per Secunde bewegen, somit bei einigermassen geringen Stationsentfernungen (von z. B. 2·5 km) nur sehr geringe Fahrgeschwindigkeiten im Maximum (circa 25 km per Stunde) erzielt werden können, die, kaum erreicht, sofort durch Bremsen wieder zerstört werden müssen.

Die Verschiedenartigkeit der Geschwindigkeiten bei den auf einem und demselben Geleise zu bewegenden Zügen bedingt zahlreiche direct und indirect zeitraubende Aufenthalte, um ein Vorfahren der höherrangigen Schnellzüge zu ermöglichen. Bei wachsendem Verkehre entstehen hiedurch in rapid wachsender Progression steigende Investitionserfordernisse für Ausweichenvermehrung und Bahnhofsvergrösserungen, sowie für Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, da letztere infolge verlängerter Aufenthalte langsamer circuliren.

Hiedurch wurde man zu einer Differentiirung der Verkehre in dem Sinne gedrängt, dass man versuchte, entweder den raschen Personen-Fernverkehr oder den Localverkehr der Städte und Umgebungen, oder den Lastenverkehr von dem gemeinsamen Geleise abzuziehen. Während man sich den letzteren zwei Zielen einerseits durch die Localbahnen und Tramways, andererseits durch den Wasser- (Canal-) Transport der minderwerthigen Güter näherte, hat man schon vor geraumer Zeit die Idee der elektrischen Traction aufgegriffen, um den Nachtheilen der Dampftraction für den raschen Fernverkehr zu begegnen. Die diesbezüglichen Vorschläge bewegten sich auf drei Linien. Man versuchte die Zugförderung mittelst einer elektrischen Locomotive, deren Antrieb von einer auf der gleichen Plattform montirten gewöhnlichen Dampfmaschine besorgt wurde. (Heilmann'sche Locomotive.)

Dieser Versuch wird vom Vortragenden an der Hand von Diagrammen eingehend besprochen und kann nach seinen Ausführungen als vollkommen missglückt gelten. Zweitens versuchte man die Zugförderung mittelst Accumulatoren, ein System, das sehr verlockend aussieht, derzeit aber noch mit mannigfachen Nachtheilen verbunden ist und sowohl bezüglich der Kosten als der Leistungfähigkeit nicht den gestellten Anforderungen mit voller Sicherheit zu entsprechen vermag. Endlich bewegten sich die Versuche auf dem Gebiete der eigentlichen elektrischen Traction, die aus der Zuführung von Strom, der in einer Centrale erzeugt wird, zu Elektromotoren besteht, welch letztere entweder auf den Fahrzeugen selbst oder auf einer Art elektrischen Locomotive angebracht sind.

Diese Traction erlaubt, grosse Geschwindigkeit unter viel günstigeren Bedingungen als alle anderen Methoden zu erzeugen, und man hat daher schon 1891/92 (Zipernowsky) das Project Budapest—Wien auf Basis von 200 km Stundengeschwindigkeit und auch seither eine ganze Reihe von Projecten mit ähnlichen hoch gegriffenen Geschwindigkeitsziffern aufgestellt. Das Zipernowsky'sche Project litt an zahlreichen Mängeln in der eisenbahntechnischen Conception; — sowohl die Anordnung der Geleise fast durchgängig auf Viaducten, der bedeutende Abstand der Geleiseachsen (10 m) wegen des viel zu hoch geschätzten Luftwiderstandes, und viele andere constructive Details gaben Anlass zu berechtigter Kritik. — Seither ist jedoch das Problem, Bahnen mit elektrischer Triebkraft für Erzielung von Geschwindigkeiten von 160—240 km per Stunde zu erbauen, nicht mehr aus der Discussion verschwunden. Der Vortragende citirt eine Reihe diesbezüglicher Vorschläge, die jedoch bisher noch der Verwirklichung harren.

Zur Ausführung ist nur die 11 km lange Nantasket—Beach-Linie der Newyork Newhaven und Hartford Road gelangt, auf der seit November 1895 mit 128 km Maximalgeschwindigkeit gefahren wird, jedoch bis 160 km erreicht werden können.

Das System hat sich daselbst so gut bewährt, dass die 24 km lange Strecke Cohasset—Braintree dieser Gesellschaft nunmehr nach demselben betrieben werden soll.

Derzeit ist auch angeblich die Erbauung der 48 km langen Strecke Liverpool — Manchester nach dem Einschienensystem Behr im Zuge, auf welcher eine Stundengeschwindigkeit von 150 km erreicht werden soll. Die constructive Anordnung dieses Systems ist jedoch nicht über jeden Zweifel erhaben.

Endlich hat sich in den letzten Monaten, wie bekannt, in Berlin unter der Aegide der allerersten dortigen Bank- und Industriefirmen und unter activer Theilnahme hoher staatlicher und militärischer Fachmänner die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen gebildet, die ihr ganzes, $1^1/_2$ Millionen Mark betragendes Capital dem theoretischen und praktischen Studium dieses neuen Bahnsystems widmen will und daran denkt, unter Anderem eine 15 km lange Probestrecke zu erbauen. Erwerbszwecke sind bei dieser Gesellschaft vollständig ausgeschlossen. Seither ist man in Berlin bereits daran gegangen, eines der einschlägigen Probleme, die Anlage von Endstationen für elektrische Fernbahnen mit 200 km Geschwindigkeit, auf dem Wege der Preisausschreibung zu bearbeiten.

Die Studiengesellschaft hat sich ein ziemlich umfangreiches Programm vorgeschrieben, das in der Beantwortung zahlreicher, alle Gebiete des Bau- und Betriebswesens berührender Fragen besteht. Der Vortragende behandelte einige dieser Fragen, so insbesondere die auf die Wahl von Steigungs- und Richtungsverhältnissen, sowie auf Oberbau und Brücken bezüglichen Probleme.

Hiebei berührt derselbe in erster Linie die Frage der Geleiseüberhöhungen in Curven und zeigt, dass die theoretisch erforderlichen Hebungen des äusseren Schienenstranges praktisch undurchführbar sind. Andererseits ergeben sich aber bei zu gegeringer Ueberhöhung sehr bedeutende Pressungen der äusseren Schienen, die bei 200 km Stundengeschwindigkeit und 500 m Radius bis zu 0·5 des bewegten Gewichtes gehen. Es müsste daher durch Zwangsschienen oder anderweitige Vorkehrungen die mangelnde Ueberhöhung ersetzt werden; zum Theil hat man dies durch Einführung des Einschienensystems versucht. Die Frage der Ueberwindung grösserer Steigungen gibt zu der Erwägung Anlass, dass die bei Dampfbahnen übliche allmälige und gleichmässige Hebung, die zu theueren Lehnenbauten führt, besser durch localisirte und dementsprechend stärkere Neigungen mit Vorspanndienst oder mit Zuhilfenahme von Seil- oder Zahnstangenbetrieb zu ersetzen wären.

Der Vortragende übergebt sodann auf die bisherigen Arbeiten betreffs des Einflusses hoher Geschwindigkeiten auf die Beanspruchung von Brückenträgern und Schienen, erwähnt die Studien von Souleyres, Glauser, Zimmermann, sowie Deslandres und zeigt hiebei, wie sehr das vorhandene Erfahrungs- und Versuchsmaterial der Ergänzung und Vervollkommnung bedarf.

Mit dem Appell an die österreichischen Ingenieure, die Durchführung solcher Versuche bei der Regierung und den Verkehrsinstituten anzuregen, sowie überhaupt das Problem des elektrischen Schnellverkehres, welches die technischen Geister in allen Culturstaaten beschäftigt, nicht aus den Augen zu lassen, schliesst der Redner seinen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen, mehr als einstündigen Vortrag.

Es folgt noch eine kurze Discussion, im Laufe derer Herr beh. autor. Bauingenieur Rindl und der Vereinspräsident das Wort ergriffen. Ersterer constatirte, dass die Einschienensysteme betreffs des Curvenproblems keine radicale Lösung darstellen, da die Fliegkraft dieselbe bleibe, worauf Oberingenieur von Gerson unter Concedirung der Richtigkeit dieses Einwandes hervorhob, dass Einschienen- oder Schwebebahnensysteme ihren Zweck lediglich in einer Vereinfachung der constructiven Anordnung bei Curven suchen.

Der Vorsitzende Herr Präsident Ziffer schliesst die Discussion sodann unter dem Hinweise darauf, dass die Einschienensysteme, die schon auf den alten Vorschlag von Lartigue zurückzuführen sind, sich bisher wenig bewährt haben und auch in ihrer neuesten Gestalt, dem System Behr, noch ein sehr precäres Dasein fristen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 28.556 km lange Strecke Marienwerder—Freystadt in Westpr. der kgl. Eisenbahn-Direction Danzig, welche am 15. Januar eröffnet wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereinskilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 20 (Main-Neckar-Eisenbahn) Nr. 43 (kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction Mainz), Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen), Nr. 111 (Schwedische Eisenbahneu) und Nr. 114 a (Bulgarische Staatsbahnen) sind neu herausgegeben worden. Ferner sind an Nachträgen erschienen:

Zu den Kilometerzeigern Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Directionen Breslau, Kattowitz und Posen) und Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Directionen Bromberg, Danzig und Königsberg in Pr.) je der Nachtrag I, zu dem Kilometerzeiger Nr. 27 (grossherzogl. Oldenburgische Staatseisenbahnen) der Nachtrag IV, zu dem Kilometerzeiger Nr. 3 (grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen) der Nachtrag V, zu dem Kilometerzeiger Nr. 75 (Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) der Nachtrag VI, zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (Oesterr. Staatsbahnen) der Nachtrag XIII und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag X.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 20, 43, 82, 111 und 114 a werden aufgehoben:

1. der im August 1895 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 20;
2. der im October 1893 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 14 nebst zugehörigen Nachträgen;
3. der im December 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 82 nebst zugehörigen Nachträgen;
4. der im Juni 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 111 nebst Nachtrag I;
5. der im April 1897 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 114 a.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Rückfahrkarten im Verkehre mit Paris.

Anlässlich der Pariser Weltausstellung gelangen in der Zeit vom 1. Mai bis 25. October 1900 in den nachstehenden Relationen Rückfahrbillets nach Paris mit 30tägiger Giltigkeit und wahlweiser Benützung über Arlberg—Schweiz—Basel oder Arlberg—Bodensee—Konstanz—Basel—Petitcroix oder Delle zur Ausgabe.

Von—nach und retour	Giltig für alle Züge I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		Francs	
Feldkirch—Paris	124·65	87·60	57·10
Innsbruck—Paris	—	—	67·00
Salzburg—Paris	—	—	77·00

Die Rückfahrbillets III. Classe berechtigen auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nur zur Fahrt mit Personenzügen, bei Benützung von Schnellzügen ist tarifmässige Aufzahlung zu leisten.

Wien, am 5. April 1900. [337]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica. Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Beistellungsgebühr für eingerichtete Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 wird bei Getreide- etc. Transporten, welche auf Grund der einschlägigen Tarife in den obbezeichneten Verkehren zur Abfertigung gelangen, für die bahnseitige Beistellung von zur alla rinfusa-Verladung eingerichteten Schüttwagen oder als Thürverschluss dienenden Vorsatzbrettern in den österreichisch-russischen Grenzstationen Brody, Husiatyn, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwołoczyska, Sereth und Skala, sowie in den im Tarife für den „Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica“ aufgeführten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eine Gebühr von 1 Krone per Wagen eingehoben.

Hinsichtlich der in den bezüglichen Verkehren in Betracht kommenden Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstationen finden diesfalls die Bestimmungen der Localtarife der betreffenden Bahnen Anwendung.

Wien, am 5. April 1900. [338]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. Mai 1900 gelangen im Verkehre zwischen Krakau und Lemberg einerseits und Pöstyen andererseits directe Fahrkarten für Schnellzüge I. und II. Classe, und für Personenzüge I., II. und III. Classe mit nachstehenden Fahrpreisen zur Einführung:

	Schnellzug I.	II.	Personenzug I.	II.	III.
			Kronen		
Krakau—Pöstyen über Sucha, Zwardon, Csácza, Zsolna .	27·20	17·30	24·20	15·30	9·10
Lemberg—Pöstyen über Lawoczne, S. A. Ujhely, Kassa, Zsolna	36·20	23·30	30·20	19·30	12·10

Wien, am 6. April 1900. [339]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1900 gelangt im obbezeichneten Verkehre ein neuer Tarif zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. December 1895 nebst Nachträgen I—III ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 Hellern erhältlich.

Wien, am 4. April 1900. [340]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Personenhaltestelle Kellerwiese.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien — Salzburg gelegenen Personenhaltestelle „Kellerwiese“ wird vom 1. Mai 1900 an in „Purkersdorf-Kellerwiese“ abgeändert.

Wien, im März 1900. [341]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Erläuterung der Kundmachung vom 23. December 1899, betreffs der Einführung eines dreitägigen Lieferfristzuschlages für die Prager Verbindungsbahn.

Mit Bezug auf die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 1 vom 4. Jänner 1900 verlautbarte hierämtliche Kundmachung vom 23. December 1899, betreffend die Verkehrseinstellung und Einführung eines Lieferfristzuschlages für die Strecken der Prager Verbindungsbahn und die Strecke Prag K.F.J.B.—Nusle-Vršovic, wird hiemit behufs Behebung aufgetauchter Zweifel festgestellt, dass der in Rede stehende

Lieferfristzuschlag von drei Tagen blos in der Zeit vom 18. bis einschliesslich 20. December 1899 in Wirksamkeit stand.

Prag, am 6. April 1900. [342]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Botenlohntarif für die Zustellung der Aviso- und Bezugscheine in der Halte- und Ladestelle Strzebowitz.

Mit Zustimmung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Erlass vom 5. März 1900, Z. 9859/16, werden für die Benachrichtigung der Empfänger vom Anlangen ihrer Sendungen durch Zustellung durch Aviso- und Bezugscheine per Boten nachstehende Gebühren erhoben, und zwar:

Von der Halte- und Ladestelle	Nach der Ortschaft	Botenlohn per Frachtbrief und Empfänger
		Kronen
Strzebowitz	Dobroslawitz	1·40
	Hoschtialkowitz	0·40
	Martinau	0·60
	Puskowetz-Hof	0·40
	Puskowetz-Ort	0·60

Wien, im März 1900. [343]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Frachtsätze.

Mit 1. Juni 1900 wird die Station Svojšic der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche blos dem Verkehre mit der dortigen Zuckerfabrik gedient hat, aufgelassen, und treten infolgedessen auch die im Nachtrage I zu dem ab 1. Jänner 1899 giltigen Anhange zu den Tarifen (Theil II) sub Post Nr. 76 für Kalk, bezw. sub Post Nr. 119 für Kalksteine von Lodenic (k.k.St.B.) nach Svojšic bestehenden Frachtsätze von 72, bezw. 59 Hellern zum gleichen Termine ausser Kraft.

Wien, am 6. April 1900. [344]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Nachtrage VI zum Tarife, Theil II, Heft 3.

Die auf den Seiten 2 und 3 des ab 1. Mai 1900 giltigen Nachtrages VI zu dem Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900 enthaltene Fussnote ist zu streichen und durch nachstehende Eintragung zu ersetzen:

„*) Die Aufhebung der bisherigen Frachtsätze erscheint im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 21 vom 22. Februar 1900 sub [183] publicirt.“

Wien, am 7. April 1900. [345]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Reexpeditionsbegünstigung im Lagerhause der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlproducte und Malz wird bis auf Weiteres die Reexpedition im Lagerhause der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna unter nachstehenden Bedingungen gewährt:

Für den Verkehr nach sächsischen Stationen der Strecke Bodenbach bis Dresden-Altstadt, sowie Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt von Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar der Strecken: Stadlau—Lieben, Stefanau—Böhm.-Trübau, Weckelsdorf—Chotzen und Segen Gottes—Bisenz-Stadt.

Dieses Zugeständniss gilt im Rückvergütungswege und ist der Anspruch auf Herstellung des directen Frachtsatzes innerhalb dreier Monate, vom Tage der Weitersendung gerechnet, unter Vorlage des Original-Frachtbriefes bis zur Einlagerungsstation und des Frachtbrief-Duplicates über die Weitersendung, sowie einer bahnämtlichen Bestätigung über die Identität der Sendung geltend zu machen.

Als Reexpeditionsfrist gilt ein Zeitraum von zwölf Monaten.

Wien, am 6. April 1900. [346]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Localbahn Swoleňowes-Smečna.

Ergänzung des Ausnahmetarifes 2 für die Beförderung von Häckerling etc. (Seite 460 des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1898).

Auf Transporte von Torfmull und Torfstreu findet der vorcitirte Ausnahmetarif 2 nur insoweit Anwendung, als die officiellen Sätze des Specialtarifes 3 nicht billiger sind.

Wien, am 7. April 1900. [347]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. von Pardubitz nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie für leere Petroleumfässer in umgekehrter Richtung.

Mit 1. Juni 1900 tritt ein neuer Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blau- und Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure, Abfallwasser und Mineraltheer von der Station Pardubitz nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie für leere gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer aller Art nach Pardubitz in Kraft.

Der Ausnahmetarif für Petroleum etc. von Elbeteinitz nach Pardubitz, giltig vom 1. Jänner 1898, tritt mit Ende Mai 1900 ausser Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes können demnächst vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, um den Preis von 10 Hellern per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 7. April 1900. [348]

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages III zum Tarife für die Beförderung von Eilgütern zwischen Hamburg und Böhmen.

Zu unserem Tarife für die Beförderung von Eilgütern zwischen Hamburg und Böhmen vom 15. Februar 1898 ist mit Giltigkeit vom 1. April 1900 der Nachtrag III erschienen, wodurch die Nachträge I und II ausser Kraft treten.

Derselbe enthält Ergänzungen der Tarifbestimmungen, Abänderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, sowie Aenderungen des Gebührentarifes.

Der Nachtrag ist hier bei unserer Direction, sowie bei unseren sämmtlichen Stationen erhältlich.

Dresden, im April 1900. [349]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stationsnamen-Aenderung.

Die Benennung der auf der Linie Barcz—Pakrácz gelegenen Station „Virovitica“ wurde auf „Veröcze-Virovitica“ abgeändert.

Wien, am 3. April 1900. [350]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

31. März. In der Strecke Römerstadt—Kriegsdorf wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

31. März. Auf der Localbahn Rakonitz-Mlatz wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 1853 eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

31. März. Auf der Localbahn Branowitz-Pohrlitz wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 3730 eingestellt.

31. März. Auf der Auspitzer Localbahn wurde mit dem Zuge Nr. 7 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

8. April. In der Strecke Chirlitz—Sokolnitz wurde der Verkehr wieder aufgenommen.

8. April. Infolge Unterwaschung des Bahnkörpers musste der Gesammtverkehr in der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Laa eingestellt werden.

9. April. Wegen Hochwassers wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Rohrbach i. M.—Gr.-Seelowitz eingestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang.

8. April. Auf der Strecke Wien—Biedermannsdorf wurde wegen Hochwassers der Gesammtverkehr eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft.

8. April. Wegen Bahnbeschädigung durch Hochwasser musste in der Strecke Klausen—Hinterbrühl der Verkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

9. April. Wegen Hochwassers wurde der Güterverkehr nach Schönpriesen-Umschlagsplatz bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag III zum Tarif-Theil I, Abth. B.) Am 1. April 1900 ist zu dem Verbandsgütertarife, Theil I, Abth. B, vom 1. September 1896 der Nachtrag III in Kraft getreten. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, des Verzeichnisses der sperrigen Güter, des Verzeichnisses der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Specialtarife für Wagenladungsgüter und der Ausnahmetarife 2, 3 und 4 der Güterclassification und des Nebengebührentarifes.

Für eine grössere Anzahl von Artikeln treten durch Versetzung in niedrigere Tarifclassen Frachtherabsetzungen ein.

Nähere Auskünfte ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch - Ostdeutscher Güterverkehr. (Tarifnachträge.) Am 1. April 1900 sind die Nachträge 3 zu den Heften 1—4 des Hanseatisch-Ostdeutschen Gütertarifes in Kraft getreten, durch welche die directen Verkehrsbeziehungen auf weitere Stationen der an dem Verkehre betheiligten Verbandsverwaltungen ausgedehnt und für eine Anzahl von Verbandsstationen ermässigte Frachtsätze infolge der Berechnung der Entfernungen über Abkürzungslinien eingeführt werden. Durch die Nachträge werden zugleich die directen Frachtsätze für die Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn aufgehoben. Hiemit sind Frachterhöhungen verbunden, da künftig die im Verkehre mit der genannten Station zu befördernden Sendungen indirect auf eine Zwischenstation abgefertigt werden müssen. Weitere Frachterhöhungen treten ein infolge einer theilweisen Erhöhung der Entfernungen für den Verkehr der Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn, welche sich auf höchstens 2 km beläuft, und infolge Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 E und E 1 für diejenigen gegenwärtig in denselben enthaltenen Versandtstationen, in deren Bereich die in den betreffenden Ausnahmetarifen genannten Waaren nicht hergestellt werden. Die Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten erst am 15. Mai 1900 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag 3 zum Tarifheft 1 enthält eine abgeänderte zusätzliche Bestimmung zu § 49 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, welche gemäss der Vorschriften unter I (3) genehmigt worden ist.

Nähere Auskunft geben die am Tarife betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, durch welche Dienststellen aus Abzüge der Nachträge zu beziehen sind.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. (Nachtrag III.) Zum Gütertarife für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr gelangte am 1. April 1900 Nachtrag III zur Ausgabe. Derselbe enthält 1. Aenderungen von Stationsnamen, 2. Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger, hierunter auch Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Aumetz, Bollingen, Gandringen, Deutsch-Oth-(Adlergrund), -(Bouvenberg), -(Cabucière), -(Hochöfen), -(Ladestelle Redingen), -(Pickberg), -(Villerupt), Tegel, Gross-Strehlitz, Lublinitz, Beutersitz, Grimmen, Schübben-Zanow, Seesen B.L.-E. und Wolfenbüttel B.L.-E., Königssee-(Thür.); 3. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, darunter Ausscheidung einer grösseren Anzahl von Empfangsstationen aus dem Ausnahmetarife 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen und 4. Berichtigungen. Soweit mit der Einführung des Nachtrages Tariferhöhungen verbunden sind, treten dieselben erst am 15. Mai 1900 in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 1.) Zu dem Tarife Theil II, Heft 1, erste Abtheilung ist am 1. April 1900 der 1. Nachtrag in Kraft getreten, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen insbesondere die Einbeziehung der Stationen Adliswil, Langnau-Gattikon und Zürich-Giesshübel in den Tarif, die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Düngemittel und die Einführung von Ausnahmetarifen für frisches Obst, Retorten aus Chamotte oder Thon, festen Käse, Quarzsand und Calciumcarbid enthält. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Düngemittel, welcher ohne Ersatz aufgehoben wird, bleiben noch bis 1. Juli 1900 in Kraft.

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Rheindürkheim. Am 1. April 1900 wurde die Station Rheindürkheim der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction Mainz in das Tarifheft 1 für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 4 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Osthofen zugrunde gelegt.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Nachtrag XVII.) Zum Gütertarife für den oben bezeichneten Verband gelangte am 1. April 1900 der Nachtrag XVII zur Einführung. Ausser verschiedenen, theils schon früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen zu demselben, sowie der Tariftabellen und der Ausnahmetarife enthält der Nachtrag hauptsächlich Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen

a) Köttwitzsch der Sächsischen Staatsbahnen;
b) Krauschwitz b. Teuchern, Mertendorf, Naumburg Ost, Stössen und Wethau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt.

Die Entfernungen für die unter b) genannten Stationen erlangen erst Giltigkeit mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Naumburg—Deuben, welcher besonders veröffentlicht wird. Ferner wird durch den Nachtrag der Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bauc, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen durch Aufnahme der Stationen Dresden-Elbkai (Neustadt), Königstein und Pirna der Sächsischen Staatsbahnen als Empfangsstationen erweitert. Schliesslich enthält der Nachtrag Ausnahmefrachtsätze für rohe Kalksteine (auch Dolomit, roh), ferner Eisenerze, Eisenstein, Kiesabbrände, Puddelofen- und Schweissofenschlacken, Converterschlacken, eisenhaltige, sowie eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zur Verhüttung von den Stationen Weida und Zeitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt nach Zwickau in Sachsen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge käuflich zu erlangen sind.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. (Einbeziehung der Station Senden.) Am 1. April 1900 wurde die Station Senden der kgl. Bayerischen Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 9 für Garne aller Art (ausgenommen Seidengarn, Seidenzwirn, Leinenzwirn und Baumwollzwirn) bei Aufgabe in Wagenladungen von a) 5000 kg, b) 10.000 kg aufgenommen:

Von und nach	Senden	
	a)	b)
	für 100 kg in Mark	
Ebersbach	—	3·70
Eibau	4·27	3·74
Grossschönau	4·36	3·83
Herrnhut	4·23	3·71
Leutersdorf	4·29	3·77
Löbau i. Sachsen	4·12	3·61
Neugersdorf	4·25	3·72
Sebnitz	4·09	3·69
Seifhennersdorf	4·32	3·79
Zittau	4·35	3·81

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen etc. (Nachtrag V.) Zu dem Ausnahmetarife für den vorbezeichneten Verkehr ist mit Giltigkeit vom 1. April 1900 der Nachtrag V in Kraft getreten. Derselbe enthält anderweite, meist ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Rubengrube. Ferner sind in den Nachtrag aufgenommen die bereits früher durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze für die Versandtstation Koksanstalt Bahnschacht, sowie für eine Anzahl Empfangsstationen. Abdrücke des Nachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Neuer Eisenexport Ausnahmetarif.) Am 1. April 1900 ist für die Beförderung von Eisen und Stahl, auch einzelner Gegenstände aus anderen Stoffen, sowie von Eisenbahnfahrzeugen im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien ein neuer Ausnahmetarif in Kraft getreten. Dieser gilt zunächst nur für Sendungen von Chemnitz nach denjenigen Empfangsstationen, die in den Norddeutsch-Sächsischen Ausnahmetarifen D 2 (Schiffsbaueisen) und im Berlin-Stettin-Sächsischen Ausnahmetarife E 1 (Schiffsbaueisen) genannt sind.

Nähere Auskunft über das Waarenverzeichniss, die Anwendungsbedingungen und über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Lausitzer Eisenbahn (Rauscha-Freiwaldau). (Anhang zum Gütertarife der Gruppe II, Breslau, Kattowitz und Posen.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 wurden für Freiwaldau, Kreis Sagan, anderweitige, gegen die bisherigen ermässigte Sätze eingeführt.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Actionäre zur

34. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche Dienstag den 22. Mai 1900, um 11 Uhr Vormittags, in Wien, **im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25,** stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1899.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1899 gewählten Revisious-Ausschusses.
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1900.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Actien bis längstens Samstag den 21. April l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Credit-Anstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfaug nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1900.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Beiläufig

100.000 Stück Eisenbahn-Holzschlipper

aus **Kiefer** oder **Rothbuchen** in beliebiger Länge sind zu verkaufen. Lieferbar in drei Jahren nach Wunsch.

Offerten sind zu richten an **Hermann Babocsag,** Budapest, Bulyovskygone Nr. 39. [618]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1242	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Verbandsverwaltungen	Schilf und Schilfrohr	Balaton-Szt. György Boglár Dinnyés Fonyód fürdötelep Máriatelep Nagy-Czenk Siófok Sopron Szántod Szekes féhervár	Ellrich (Kgl. E.-D. Cassel)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Frachtbrief und Wagen	vom 20. April 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar.-Eisenbahn-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 4, vom 1. August 1893	Bestehen keine directen Sätze	Pfge. 258 249 229 252 252 222 241 214 243 226		Im Kartirungswege		
				und umgekehrt										
1243	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter der Classen I und II	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	Budapest-Angyalföld dunaparti teherpályaudvar fővámház fővárosi közraktárak józsefváros, kiterö központi vásáresamok Lipótváros nyugoti pályaudvar	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	V e r s c h i e d e n	ad a) 328 Heller ad b) 320 Heller	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Auf lebende und todte Thiere, frisches Fleisch, auch Wildpret, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie auf solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, auf Flüssigkeiten im Reservoirwagen, ferner auf Bier, verpacktes frisches Obst und Gemüse, Grünzeug und auf unverpacktes Porzellan gelangen diese Frachtsätze nicht zur Anwendung	
				oder vice versa										
1244	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schotter	Szempcz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	37 Heller	34 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1246	1245
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	**Südbahn-Gesellschaft**
Nebenprodncte der Petroleumraffinerie, nnd zwar Blan- nnd Grünöl, Gasöl, Solaröl, Mineralschmieröl, Petrolenmpech, Massoud (Residium)	Hoteleinrichtnngsgegenstände bei Beförderng als Frachtgnt
Zsolna	Wien-Matzleinsdorf
Oderberg transit	Pörtschach am See nnd Velden am Wörthersee
Bei Zahlnng der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Die Sendnngen müssen mit nach deutschen Stationen ausgestellten Frachtbriefen ohne Rontenvorschreibung anfgegeben werden	Sendnngen müssen znr Einrichtung von dortigen Hotels bestimmt sein, worüber der Nachweis zu erbringen ist
bis anf Widerrnf, spätestens aber bis 31. Decemher 1900	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende September 1900
Localgütertarif	L o c a l t a r i f
Verschieden	V e r s c h i e d e n
54 Heller inclusive Oderberger Ueberfuhrsgebühr	V e r s c h i e d e n 50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimalfrachtsatze von 112 h per 100 kg hei Pörtschach am See, bezw. einem solchen von 114 h per 100 kg hei Velden am Wörthersee für Sendnngen, bei welchen die Frachtzahlnng nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg per verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendnngen nnter 10.000 kg, insofern für dieselhen ein ganzer Wagen zur Verwendnng gelangt, unter Zugrnndelegnng der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimalfrachtsatze von 138 h per 100 kg bei Pörtschach am See, hezw. einem solchen von 140 h per 100 kg bei Velden am Wörthersee für Sendnngen in geringeren Quantitäten
Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütnngswege
Gegen auf eine nnd dieselbe Partei als Anfgeberin lantende Duplicat-Frachtbriefe his 31. März 1901	Gegen anf reclamirende Firma als Empfängerin lantende Original-Frachtbriefe, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1247	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Pflastersteine	E i n s i e d l	Turnau S.N.D.V.B.	Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oe N.W.B. und S.N.D.V.B.	32 Heller	19 Heller	13 Heller	Im Kartirungswege			Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Turnau bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Turnau als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
1248	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5	Reichenau a. K. Solnitz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Laudungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfge. 72 *) 79 *)		Im Kartirungswege		
				Reichenau a. K. Solnitz	Schönpriesen-Umschlag					67 *) 74 *)				
				Reichenau a. K. Solnitz	Dresden-Elbkai					97 104				
				sowie umgekehrt										

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach - Laudungsplatz und Schönpriesen - Umschlag 10 Pfennige, für Langholz 6 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Laudungsplatz ohne Unterschied 95 Pfennige für 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1249	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Bier in Fässern	Olmütz K.F.N.B.	Zauchtel	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch die Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 57	45	12	Im Kartirungswege		
					Teschen K.F.N.B. oder K.O.E.				112	75	37			
					Lundenburg				90	66	24			
					Troppau K.F.N.B.				85	69	16			
1250	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Holleschau	Wien Nordbahnhof	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife, und zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 122	82	40	Im Kartirungswege		
					Neutitschein K.F.N.B. via Hotzendorf				59	51	8			
					Göding				57	45	12			
					Wall.-Meseritsch				34	27	7			
					Wsetin				61	54	7			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
76	Nr. 39 vom 5. April 1900	1222	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Diverse	Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen	Krumau k.k.St.B.	Köln-Dentz	Der für die vorgenannte Relation in der Tabelle angegebene Frachtsatz von Mark „3·92“ ist auf Mark „2·92“ richtig zu stellen	
	Nr. 25 vom 3. März 1900	1003	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Spiritus der Pos. 8—50 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zuczka	Kralován	Der zugestandene Frachtsatz beträgt richtig „427“ Heller per 100 kg	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. **Wien, 12. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate Februar 1900. — Betriebsergebnisse der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate Februar 1900. — Entscheidung des k. k. Finanzministeriums. — Die Eisenbahnen Ungarns im Betriebsjahre 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 4. April 1900, Z. 453/E.-M., betreffend die Abänderung der den Beamten der VIII. und IX. Rangsclasse bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zustehenden Diensttitel.

Ich finde hiemit anzuordnen, dass die Fachbeamten der VIII. Rangsclasse der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen statt des Diensttitels „Commissär“ fortab den Diensttitel „Obercommissär“ und die bisher als Commissärsadjuncten bezeichneten Beamten der IX. Rangsclasse dieser Behörde, falls solche in Hinkunft bestellt werden sollten, den Diensttitel „Commissär“ zu führen haben.

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz elektrischer Kleinbahnen in Troppau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Oesterr. Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz elektrisch zu betreibender Kleinbahnen im Gebiete der Landeshauptstadt Troppau mit den Linien:

1. vom Nordbahnhofe durch die Bahnhofstrasse, die Johannes- und die Töpfergasse auf den Oberring und sohin durch die Rudolfsgasse in die Olmützer Strasse;
2. durch die Ratiborer Strasse auf den Niederring und den Oberring und sohin durch die Sperrgasse in die Ottendorfergasse, und
3. von der Linie 1 abzweigend durch die Jaktarstrasse in die Karlsauerstrasse

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. März 1900. Z. 10.657/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn vom Bahnhofe der Buschtěhrader Bahn oder vom Centralbahnhofe in Karlsbad durch die Stadt zu einem thalaufwärts gelegenen Punkte des Tepithales mit einer Abzweigung zur Stephaniewarte.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Bauingenieur und Geometer Emanuel Rindl in Wien die mit dem Erlasse vom 13. März 1899, Z. 9820/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 37 vom 30. März 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe der Buschtěhrader Bahn oder vom Centralbahnhofe in Karlsbad durch die Stadt zu einem thalaufwärts gelegenen Punkte des Tepithales mit einer Abzweigung zur Stephaniewarte auf ein weiteres Jahr neuerlich ertheilt.

Wien, am 27. März 1900. Z. 12.635/2.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1900				Einnahmen 1899		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.828·6	7.828·6	2,149.000	1,509.400	2,836 700	11,048.100	13,884.800	1.774	13,262.662	1.694	+ 4·7	7.828·6	7.828·6
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	178.183	187.667	212 592	899.467	1,112.059	1.579	1.071.264	1.521	+ 3·8	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	45.287	41.177	25.995	112.427	138.422	1.154	116.303	970	+ 19·0	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	107.419	178.482	100.435	646.115	746.550	1.951	878.276	2.296	— 15·0	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.103	52.467	4.194	84.830	89.024	1.317	111 550	1.650	— 20·2	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	23.100	21.100	11.100	62.400	73.500	1.079	71.489	1.050	+ 2·8	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.170·9	9.170·9	2,508.092	1,990.293	3,191.016	12,853.339	16,044 355	1.749	15,511.544	1.691	+ 3 4	9.170·9	9.170 9
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	71.580	37.160	63.000	132.420	195.420	500	197.400	506	— 1·2	390·5	390·5
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B.	79·7	58·3	3.082	15.762	2.951	21.903	24.854	312	23.001	395	— 21·0	79·7	58·3
Budapester Localbahnen	46·6	46·6	243.261	4.095	52.448	5.342	57.790	1.240	55.794	1.197	+ 3·7	46·6	46·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7		47.162		9.968		9.968	1.146				8·7	
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8·0	8·0	114.971	175	16.722	99	16.821	2.103	17.016	2.127	— 1·1	8·0	8·0
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.245	2.002	5.242	8.281	13.523	301	12.160	270	+ 11·5	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.793	1.544	413	1.439	1.852	545	1.717	505	+ 7·9	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	2.901	781	2.131	2.762	4.893	504	4.865	502	+ 0·4	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	12.155	13.835	2.996	28.933	31.929	551	31.077	536	+ 2·8	58 0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.B.	84·6	84·6	5.431	1.616	3.028	7.798	10.826	128	18.602	220	— 41·8	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.740	1.163	2.789	3.775	6.564	131	5.928	119	+ 10·9	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	31 758	12 296	36.359	63.983	100.342	396	101.662	401	— 1·2	253 6	227·6
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7		3.600		2.100	2.100	368	2.100	368		5·7	5·7
Torontaler Localbahnen	348·5	348 5	48.581	12.630	36.971	48.443	85.414	245	89.679	257	— 4·7	348·5	234·8
Ungthalbahn	42·9	42·9	6.600	7.010	4.395	17.868	22.263	519	22.108	515	+ 0·8	42·9	42·9
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	64·0		4.788	2.166	1.915	3.406	5.321	83				64·0	
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	263	510	140	770	910	43	800	38	+ 13·2	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	12.902	1.017	5.081	2.135	7.216	264	5.950	218	+ 2·2	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	7.883	13.627	7.901	33.252	41.153	334	44.224	359	— 7·0	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	7.712	954	3.949	3.002	6.951	400	5.508	317	+ 26·2	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	11.664	3.613	6.054	7.726	13.780	126	13.135	120	+ 5·0	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	27·5	8.280	2.011	6.140	6.729	12.869	183	6.422	234	— 21·8	70·5	27·5
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.445	8.655	1.657	28.341	29.998	909	33.772	1.023	— 11·1	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.494	3.609	870	2.191	3.061	356	3.166	368	— 3·3	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	2.993	963	1.648	1.626	3.274	258	3.138	247	+ 4·5	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1										9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.744	6.468	2.940	7.931	10.871	777	11.750	839	— 7·4	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.785	1.890	672	1.762	2.434	221	2.878	262	— 15·6	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.622	551	634	779	1.413	152	1.750	188	— 19·2	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·2		7.149	578	2.792	1.241	4.033	190				21·2	
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·4		3·902	1·673	3 514	4.592	8.106	103				78·4	

Eisenbahnen im Monate Februar 1900.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1899 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1899 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1899 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1899 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1899 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
4,749.400	3,110.200	6,269.200	22,765.600	29,034.800	3.709	6,183.140	21,200.456	27,383.596	3.498	+ 6·0	22.254	20.988	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
326 310	401 610	442.598	1,768.334	2,210.932	3.140	457.447	1,668.914	2,126.361	3.019	+ 4·0	18.840	18.114	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
94.387	97.125	54.053	247.949	302.002	2.5:9	56 964	212.162	269.126	2.245	+ 12 2	15.114	13.470	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
224.884	415.961	207.601	1,391.480	1,599.081	4.180	207.198	1,522.270	1,729.468	4.520	— 7·5	25.080	27.120	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
9.719	107.766	8.281	178.417	186.698	2.762	7.878	220.050	227.928	33.72	— 18·1	16.572	20.232	Mohács-Fünfkirchner Bahn
48.100	46.200	23.100	135.800	158.900	2.333	21 993	129.283	151.276	2.221	+ 5·0	13.998	13.326	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
5,452.800	4,178.862	7,004.833	26,487.580	33,492.413	3.652	6,934 620	24,953.135	31,887.755	3.477	+ 5·0	21.912	20.862	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
144.840	74.800	124.940	263.320	388.260	994	119.200	270.400	389.600	998	— 0·4	5.964	5.988	Arader u. Csánader E.
5.990	29.334	5.745	43.158	48.903	614	4.024	42.339	46.363	795	— 22·8	3.684	4.770	Belisče-Kapelna-Noskovci
489.835	8.227	104.153	10.746	114.899	2.466	107.276	85.76	115.852	2.486	— 0·8	14.796	14.916	Budapester Localbahnen
96.947	. . . .	20.375	. . . . .	20.375	2.342	. . . . .					14.052	. . .	Budapest-Budafok
238.372	346	34.415	195	34.610	4.326	32.296	3.054	35.350	4.419	— 2·1	25.956	26.514	Budapest-Szt. Lörincz
8.995	3.878	10.841	17.058	27.899	621	9.618	13.062	22.680	505	+ 23·0	3.726	3.030	Eperjes-Bartfeld
3.552	7.150	819	6.153	6.972	2.051	851	4.439	5.290	1.556	+ 31·4	12.306	9.336	Holics-Gödinger Localbahn
6.285	2.539	4.579	6.046	10.625	1.095	4 040	5.532	9.572	976	+ 12·2	6.570	5.856	Keszthély—B.-Szt. György
25.492	29.997	6.235	61.002	67.237	1.159	5.954	59.226	65.180	1.124	+ 3·1	6.954	6.744	Marmaroser Salzb. A.-G.
10.655	4.621	6.418	21.754	28.172	333	6.638	29.888	36.526	432	— 22·9	1.998	2.592	Nagy-Károly—Somkut
12.115	2 903	5.726	8.828	14.554	291	5.720	7.334	13.054	261	+ 11·5	1.746	1.566	Segesvár—Szent-Agota
63.188	25.178	75.468	124.874	200.342	790	74.404	119.658	194.062	765	+ 3·3	4.680	4.590	Számosthal-Bahn
. . . .	7.200	. . .	4.200	4.200	736	. . . .	4.200	4.200	736	. . .	4.416	4.416	Terret-Kovásznaer Bahn
98.162	22.944	73.738	89.473	163.211	468	77.724	118.099	195.823	562	— 16·7	2.808	3.372	Torontaler Localbahnen
14.000	13.960	9.084	31.439	40.523	945	8.119	32.227	40.346	940	+ 0·5	5.670	5.640	Ungthalbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
8.553	3.260	3.569	5.784	9.353	146	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		876	. . .	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
557	1.402	300	2.260	2.560	122	340	1.620	1.960	93	+ 31·2	732	558	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
25.833	1.848	10.178	3.908	14.086	516	10.332	2.642	12.974	475	+ 8·6	3.096	2.850	Haraszti-Ráczkever Localb
													In Verwaltung der Südb.
15.489	24.911	15.383	66.212	81.595	662	15.267	67.600	82.867	673	— 1·6	3.972	4.038	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
14.778	1.959	7.589	5.876	13.465	774	6.831	4.869	11.700	672	+ 15·2	4.644	4.032	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
23.019	9.261	11.573	20.290	31.863	292	13.319	13.845	27.164	249	+ 17·3	1.752	1.494	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn
17.156	5.331	12.811	17.073	29.884	424	5.850	7.570	13.420	488	— 13·1	2.544	2.928	Arvathalbahn
7.383	17.443	3.529	58.146	61.675	1.869	3.128	64.638	67.766	2.054	— 9·0	11.214	12.324	Gölnitzthal-Bahn
5.004	7.123	1.743	4.249	5.992	697	1.604	4.318	5.922	689	+ 1·2	4.182	4.134	Késmark—Szepes-Bélá
6.338	2.159	3.493	3.522	7.015	552	3 862	3.368	7.230	569	— 3·0	3.312	3.414	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz T.-Lomnitz
11.657	13.224	5.895	16.304	22.199	1.586	5.298	16.752	22.050	1.575	+ 0·7	9.516	9.450	Poprádthal-Bahn
3.579	3.869	1.359	3.697	5.056	460	1.642	4.036	5.678	516	— 10·9	2.760	3.096	Szepes-Béla—Podoliner B.
3.353	1.116	1.317	1.559	2.876	309	1.378	2.058	3.436	369	— 16·3	1.854	2 214	Szepes Olaszi-S.Varalja
12.844	953	5.121	2.393	7.514	354	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.124	. . .	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
8.168	3.385	7.467	9.720	17.187	219	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.314	. . .	Zsibó-Nagybánya . . . .

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
					1900				1899				
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Torontaler Localbahnen.													
Temesvár-Modos	52·3	52·3	9.693	3.000	7.466	8.937	16.403	314	13.086	250	+ 25·6	52·3	52·3
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	26.200	5.500	15.200	9 500	24.700	190	23.357	180	+ 5·6	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	29.000	5.800	20.300	13.500	33.800	233	34.827	240	— 2·9	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	58·4	58·4	5 600	2.400	3.700	5.100	8.800	151	8 203	140	+ 7·9	58·4	58·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	26.700	5.100	17.600	14.700	32.300	297	32 479	299	— 0·7	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	13.800	2.800	6.900	5.500	12.400	150	13.025	157	— 4·5	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·2	8.000	1.700	6.400	3.300	9.700	110	8.667	98	+ 12 2	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	131·9	33.100	4.800	20.500	16.900	37.400	210	29.857	226	— 7·1	177·8	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	4.400	5.300	3.400	8.900	12.300	213	12.116	210	+ 1·4	57·8	57·8
Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	31.500	17.700	18.900	27.900	46.800	447	48.593	465	— 3·9	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	22.500	28.200	17.100	58.600	75.700	767	69.799	707	+ 8·5	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	9.100	3.200	8.000	6.600	14.600	231	13.995	221	+ 4·5	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	2.800	2.700	1.000	6.400	7.400	311	6.832	187	+ 8·4	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	7.200	400	3.900	1.000	4.900	125	5.506	140	— 10·7	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	19.500	4.600	12.500	13.200	25.700	189	25.095	184	+ 2·7	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	17.400	4.300	9.400	7.600	17.000	299	17.616	310	— 3·5	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	62.700	32.900	37 600	106.500	144.100	424	142.091	418	+ 1·4	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.B.	106·4	106·4	12.200	3.500	10.000	10.400	20.400	192	21.157	199	— 3·5	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.500	1.100	4.100	3.400	7.500	145	6.708	129	+ 12·4	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	. . . .	3.000	500	1.200	900	2.100	84	. . . .	. . .	. . .	25·0	. . .
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	66·1	8.300	3.100	6.300	7.300	13.600	206	12.846	194	+ 6·2	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	21.800	13.300	17.900	29.500	47.400	233	46.001	226	+ 3·1	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	3 300	3.100	2.600	8.000	10.600	252	9.968	237	+ 6·3	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	6.500	1.300	5.100	4.200	9.300	167	8.686	156	+ 7·1	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	6 300	2.900	4.300	6.100	10.400	295	10.563	299	— 1·0	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.600	1.000	900	1.700	2.600	208	2.225	178	+ 16·9	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	. . . .	3.700	600	2.200	1.500	3.700	91	. . . .	. . .	. . .	40·5	. . .
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.800	1.400	4.200	3.200	7.400	137	6.376	118	+ 16·1	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.200	1.200	1 800	1.900	3.700	141	3.261	124	+ 13·7	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.200	600	3.900	1.500	5.400	122	5.754	130	— 6·1	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	8.300	5.200	6.800	14.500	21.300	360	21.749	368	— 2·2	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	5.800	700	3.700	1.800	5.500	143	5.107	133	+ 7·5	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.600	200	2.100	400	2.500	82	2.096	69	+ 18·8	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.200	800	4.700	2.700	7.300	71	6 326	62	+ 14·5	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	8.200	600	5.600	1.600	7.200	135	6.449	121	+ 11·6	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	800	500	200	500	700	37	997	53	— 30 2	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	. . . .	4.000	3.100	2.000	4.400	6.400	277	. . . .	. . .	. . .	23·1	. . .
Körös-Belovár Localbahn	86·1	32·4	10.500	2.400	6.500	7.400	13.900	161	10.690	330	— 51·2	86·1	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	8.800	1.700	2.800	3.200	6.000	270	5.433	245	+ 10·2	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	10.400	3 500	7.700	10.400	18.100	158	17.505	153	+ 3·3	114·7	114·7
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	19.900	6.500	13.300	21.800	35.100	188	34.118	182	+ 3·3	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·7	103·0	19.800	7.200	11.500	11.000	22.500	196	20.290	197	— 0·6	114·3	103·0
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.400	2.000	4.200	6.300	10.500	95	9.719	88	+ 8·0	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	8 300	3.500	5.500	7.700	13.200	409	12.287	380	+ 7·6	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	227·5	39.300	8.600	22.000	23.700	45.700	148	35.804	157	— 5·7	309·8	227·5
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.500	900	1.800	1.200	3.000	196	2.646	173	+ 13·3	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	5 400	3.500	2.500	12.800	15.300	374	14.294	349	+ 7·2	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	6.000	1.500	3.000	3.100	6.100	215	5.490	193	+ 11 4	28·4	28·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	18.500	5.000	14.800	21.200	36.000	511	37.372	531	— 3·8	70·4	70·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.100	400	1.000	600	1.600	134	1.172	98	+ 36·7	11·9	11·9
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	13.200	7.300	9.000	18.100	27.100	232	27.328	234	— 0·9	116·7	116·7
Nográder Comitatsbahnen	112·4	112·4	17 200	3.900	14.100	13.200	27.300	243	26.330	234	+ 3·8	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar												
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Torontáler Localbahnen.
20.247	4.336	15.915	15.518	31.433	601	11.959	20.611	32.570	623	— 3·5	3.606	3.738	Temesvár-Modos
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
56.200	10.200	32.600	17.700	50.300	387	32.422	16.412	48.834	376	+ 2·9	2.322	2.256	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
63.900	11.400	44.700	26.700	71.400	492	44.713	28.046	72.759	502	— 2·0	2.952	3.012	Baja-Zombor-Neusatz
12.300	4.400	8.100	9.300	17.400	298	7.449	8.351	15.800	271	+ 10·0	1.788	1.626	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
57.300	11.000	37.800	31.700	69.500	640	36.751	31.688	68.439	630	+ 1·6	3.840	3.780	Bács-Bodrogher Comitatsb.
30.200	7.100	15.100	13.500	28.600	346	14.965	13.143	28.108	340	+ 1·8	2.076	2.040	Békés-Csanáder Bahn
15.700	3.900	12.600	7.500	20.100	228	11.684	6.331	18.015	204	+ 11·7	1.368	1.224	Bicske—Sárbogárd
75.400	10.800	46.700	38.100	84.800	477	36.125	28.354	64.479	489	— 2·5	2.862	2.934	Bihárer Vicinalbahnen
10.800	10.700	8.400	17.900	26.300	455	8.104	16.165	24.269	420	+ 8·3	2.730	2.520	Boldvathalbahn
69.200	30.900	41.500	48.700	90.200	862	41.262	48.942	90.204	862	0	5.172	5.172	Háromszéker Localb.
48.300	62.000	36.700	128.800	165.500	1.677	33.866	120.282	154.148	1.562	+ 7·4	10.062	9.372	Budapest-Gran Localb.
19.600	7.000	17.200	14.400	31.600	500	16.501	13.894	30.395	481	+ 4·0	3.000	2.886	Budapest-Lájosmizse
5.600	5.000	2.000	11.800	13.800	580	1.680	12.236	13.916	585	— 0·9	3.480	3.510	Csetnekthal-Bahn
16.500	1.200	8.900	2.800	11.700	298	8.864	2.837	11.701	298	0	1.788	1.788	Debreczin—Nagy-Léta
42.300	9.900	27.100	28.400	55.500	408	26.497	26.920	53.417	392	+ 4·1	2.448	2.352	Debreczin-Füzesabony
38.100	9 200	20.600	16.400	37.000	651	21.726	16.068	37.794	665	— 2·1	3.906	3.990	Debreczin-Hajdu-Nánás
134.000	67.800	80.400	219.500	299.900	882	78.057	214.058	292.115	859	+ 2·7	5.292	5.154	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
25.600	6.800	21.000	20.200	41.200	387	21.123	20.359	41.482	390	— 0·8	2.322	2.340	Weissenb. und Tolnaer C.B.
12.000	2.200	8.900	6.800	15.700	303	8.147	7.229	15.376	296	+ 2·4	1.818	1.776	Felek-Fogaraser Bahn
6.500	1.100	2.600	1.900	4.500	180	. . . . .					1.080	. . .	Félegyháza-Majsaer L.-B.
16.700	6.300	12.700	14 900	27.600	418	11.706	15.907	27.613	418	0	2.508	2.508	Garamberzencze-Léva
46.400	27.300	38.100	60.500	98.600	485	36.428	58.061	94.489	465	+ 4·3	2.910	2.790	Raab-Veszprém-Uj-Domb
7.800	5.700	6.200	14.800	21.000	499	5.179	15.285	20.464	486	+ 2·7	2.994	2.916	Gyula-Fehervar-Zalathna
13.700	2.600	10.700	8.200	18.900	340	10.295	7.608	17.903	322	+ 5·6	2.040	1.932	Hegyes-Feketeh.-Palanka
13.900	5.100	9.500	10.700	20.200	572	8.585	10.618	19.203	544	+ 5·1	3.432	3.264	Székler Bahn
3.700	1.700	2.100	2.900	5.000	400	1.620	2.512	4.132	331	+ 20·8	2.400	1.986	Hidegkut-Gyönk-Tamási
7.700	1.200	4.600	3.100	7.700	190	. . . . .					1.140	. . .	Honter Localbahn
11.900	3.100	8.600	7.000	15.600	289	7.653	5.822	13.475	249	+ 16·1	1.734	1.494	Kaposvár-Fonyod
6.800	3.500	3.800	5.500	9.300	355	3.540	4.572	8.112	310	+ 14·5	2.130	1.860	Kaposvár-Mocsolad
14.200	1.300	7.700	3.100	10.800	243	7.270	3.404	10.674	240	+ 1·3	1.458	1.440	Karczag-Tiszafüred
16.800	10.800	13.800	30.100	43.900	743	13.993	31.648	45.641	772	— 3·8	4.458	4.632	Kaschau-Torna
11.600	1.100	7.300	2.800	10.100	262	7.264	2.881	10.145	264	— 0·8	1.572	1.584	Kecskemét-Füllöpszállás
8.500	400	3.900	800	4.700	155	4.068	291	4.359	143	+ 8·3	930	858	Kecskemet-Tisza-Ugher
14 700	1.600	9.400	5.500	14.900	146	8.528	4.103	12.631	124	+ 17·7	876	744	Kis-Küküllöthalbahn
17.000	1.200	11.600	3.000	14.600	274	10.936	2.413	13.349	251	+ 9·2	1.644	1.506	Komorn-Dunaszerdahely
2.300	2.100	600	2.100	2.700	144	609	2.118	2.727	146	— 1·4	864	876	Komló—Bakócza-Felsöm
8.400	6.500	4.200	9 200	13.400	580	. . . . .					3.480	. . .	Körmend-Németujvár
28.900	5.400	17.900	16.800	34.700	403	10.503	10.077	20.580	635	— 36·5	2.418	3.810	Körös-Belovár Localb.
18.800	3.900	6.000	7.200	13.200	595	5.626	6.690	12.316	555	+ 7·2	3.570	3.330	Kun-Szt. Márton-Szentes
23.900	6.900	17.700	20.400	38.100	333	15.583	18.589	34.172	299	+ 11·4	1.998	1.794	Lonjathalbahn
42.500	14.100	28.700	47.200	75.900	406	26.759	43.492	70.251	375	+ 8·3	2.436	2.250	Ungarische Südostbahn
42.600	15.600	24.700	23.800	48.500	423	22 137	20.941	43.078	418	+ 1·2	2.538	2.508	Ungar. Nordwestbahn
13.600	4.500	10.400	14.300	24.700	224	8.316	12.904	21.220	192	+ 16·7	1.344	1.152	Máros-Ludás—Bistritz
17.700	5.400	11.700	11.900	23.600	731	10.836	10.854	21.690	671	+ 8·9	4.386	4.026	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
81.100	18.500	45.400	50.900	96.300	311	36.219	40.165	76.384	336	— 7·4	1.866	2.016	Mátra - Köröshideker Vereinigte Eisenbahnen
9.000	2.100	3.600	2.800	6.400	418	3.613	1.934	5.547	363	+ 15·2	2.508	2.178	Mezötur-Tarkev
11.500	6.400	5.300	23.200	28.500	697	4.909	22.155	27.064	662	+ 5·3	4.182	3.972	Muranythalbahn
12.800	3.400	6.400	7.100	13.500	475	5.684	5.846	11 530	406	+ 17·0	2.850	2.436	Nagy-Becz—Privigye
41.300	9.100	33.000	38.600	71.600	1.017	32.644	46.359	79.003	1.122	— 9·4	6.102	6.732	G. Kikonda-G. Becskereker
6.200	800	2.000	1.200	3.200	269	1.563	743	2.306	193	+ 39·4	1.614	1.158	Hermannstadt—N.-Disznod
31.400	13.500	21.400	33.500	54.900	470	21.297	32.838	54.135	464	+ 1·3	2.820	2.784	Grosswardein-B.-Vaskoh
38.200	8.500	31.300	28.800	60.100	535	29.028	26.645	55.673	495	+ 8·1	3.210	2.970	Nograder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1900				Einnahmen 1899		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	10.500	3.100	6.500	10.200	16.700	293	15.859	278	+ 5·4	57·0	57
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·7	. . .	15.500	900	12.400	2.100	14.500	141	. . .	. . .	. . .	102·7	. .
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33·5	33·5	6.600	700	3.300	1.200	4.500	134	5.104	152	— 11·8	33·5	33
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	6.000	1.200	3.600	2.200	5.800	159	4.751	131	+ 21·4	36·4	36
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	5.500	16.800	2.100	33.000	35.100	1.939	30.081	1.662	+ 16·7	18·1	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	12.000	2.300	8.400	6.600	15.000	340	14.209	322	+ 5·6	44·1	44
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	13.200	3.400	5.800	8.000	13.800	399	12.610	364	+ 9·6	34·6	34
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	6.700	1.200	2.000	3.300	5 300	143	4.917	133	+ 7·5	37·1	37
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	800	3.200	400	2.400	2.800	161	3 159	182	— 11·5	17·4	17
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	9.000	1.600	4.500	3.800	8.300	176	7.524	160	+ 10·0	47·1	47
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	13.600	5.900	7.600	9.800	17.400	189	19.048	205	— 7·8	92·7	92
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	6.100	800	3.800	2.700	6.500	164	7.066	178	— 7·9	39·6	39
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	5.700	5.700	5.800	16.400	22.200	368	22.811	378	— 2·6	60·3	60
Szegedin-Karlova L.B.	69·8	69·8	12 300	1.000	5.900	2.800	8.700	125	8.742	125	0	69·8	69
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	8.300	500	2.500	800	3.300	172	2.936	153	+ 12·4	19·2	19
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	10.000	1.300	5.400	3.200	8.600	249	9.232	267	— 6·7	34·6	34
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B.	93·2	93·2	15.100	14.100	9.100	22.900	32.000	343	30.953	332	+ 3·3	93·2	93
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	8.500	6.400	10.100	20.300	30.400	282	31.369	291	— 3·1	107·8	107
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.900	8.300	10.800	26.400	37.200	307	36.010	297	+ 3·4	121·1	121
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	6.600	700	4.200	1.500	5.700	88	5.342	82	+ 7·3	65·0	65
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	13 600	4.200	10.300	13.700	24 000	458	23.243	444	+ 3·2	52·4	52
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	6.300	700	1.900	700	2.600	124	2.971	141	— 12·1	21·0	21
Taraczthal-Bahn	14·3	14·3	900	200	300	300	600	42	452	32	+ 31·3	14·3	14
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	2.900	900	2 300	1.400	3.700	121	3.346	109	+ 11·0	30·6	30
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	12.600	800	6.300	2.000	8.300	129	7.882	123	+ 4·9	64·1	64
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	11.400	2.500	7.300	6.100	13.400	213	12.213	194	+ 9·8	62·9	62
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.B.	55·8	55·8	5.400	800	2.500	1.700	4.200	75	4.578	82	— 8·5	55·8	55
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	9.300	2.800	3.700	4.400	8.100	256	7.543	239	+ 7·1	31·6	31
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	4.800	2.800	2.200	4.100	6.300	173	5.715	157	+ 10·2	36·5	36
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	14.000	3 300	9.700	5.700	14.400	170	13.971	165	+ 3·0	84·6	84
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	3.600	7.600	5.300	15.300	20.600	388	21.961	414	— 6·3	53·1	53
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	6.600	5.600	2 100	20.200	22.300	517	21.503	499	+ 3·6	43·1	43
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	6.200	700	2.600	1.400	4.000	83	3.576	74	+ 12·2	48·3	48
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.900	3.000	3.300	8.500	11.800	265	12.167	273	— 2·9	44·6	44
Localbahnen zusammen	8.063·6	7.442·0	1,617.079	509.954	877.386	1,297.066	2,174.452	270	2,070.337	278	— 2·9	8.063·6	7.44
Hauptsumme	17.234·5	16.612·9	4,125.171	2,500.247	4,068.402	14,150.405	18,218.807	1.057	17,581.881	1.058	— 0·1	17.234·5	16.61

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mi

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	12 653	4 665	9.302	21.203	30.505	291	38.470	366	—20·49	105·0	10
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	54.541	55.596	69.486	316.039	385.525	602	362.660	567	+ 6	640·0	64

Eisenbahn mi

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	86.633	3.375	6.528	4.142	10.670	1.872	10.340	1.814	+ 3	5·7	

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar

Beförderte		Einnahmen								Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
23.100	6.100	14.300	20.200	34.500	605	12.628	18.074	30.702	539	+ 12·2	3.630	3 234	Nyiregyháza—M.-Szalka
32.000	1.900	25.600	4.500	30.100	293	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.758	. . .	Ó-Becse—Neusatz—Titel
11.400	1.700	5.700	2.800	8.500	254	5.554	2.499	8.053	240	+ 5·8	1.524	1.440	Pancsova-Petrovoszello
13.700	2.500	8.200	4.600	12.800	351	7.696	3.727	11.423	314	+ 11·8	2.106	1.884	Pápa-Csornaer Localbahn
10.200	37.100	3.900	72.800	76.700	4.237	3.358	63.137	66.495	3.674	+ 15·3	25.422	22.044	Petroszény-Lupény
26.600	4.800	18.600	13.600	32.200	730	17.285	11.960	29.245	663	+ 10·1	4.380	3.978	Pressburg-Dunaszerdahely
27.300	7.100	12.000	16.600	28.600	827	11.417	15.331	26.748	773	+ 7·0	4.962	4.638	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
12.700	2.800	3.800	7.500	11.300	305	3.589	5.694	9.283	250	+ 22·0	1.830	1.500	Püspökladány—F.-Gyarmat
1.600	7.700	800	5.800	6.600	379	778	5.589	6.367	366	+ 3·8	2.274	2.196	Ruma-Vrdnik
17.400	3.900	8.700	9 200	17.900	380	8.181	7.560	15.741	334	+ 13·8	2.280	2.004	Somogy-Szobb—Barcs
33.400	13.100	18.600	21.800	40.400	436	17.486	22.128	39.614	427	+ 2·1	2.616	2.562	Oedenburg-Pressburg
11.700	1.400	7.400	4.500	11.900	300	7.972	4.323	12.295	310	— 3·2	1.800	1.860	Szatmár-Fehérgyarmat
13.500	11.200	13.800	32.000	45.800	760	13.764	31.086	44.850	744	+ 2·2	4.560	4.464	Szátmar-Nagybánya
29.400	1.800	14.100	5.000	19.100	274	13.725	4.345	18.070	259	+ 5·8	1.644	1.554	Szegedin-Karlova L.B.
17.600	1.100	5.300	1.800	7.100	370	4.944	1.449	6.393	333	+ 11·1	2.220	1 998	Szegzárd-Báttaszek
24.100	2.300	13.000	5.600	18.600	538	12.541	5.741	18.282	529	+ 1·7	3.228	3.174	Szentes—H.-M.-Vasárhely
32.100	30.900	19.300	50.100	69.400	745	17.739	50.452	68.191	732	+ 1·8	4.470	4.392	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
18.800	13.100	22.300	41.500	63.800	592	21.337	39.750	61.087	567	+ 4·4	3.552	3.402	Szilágyságer Eisenbahn
28.600	17.200	24.000	54.400	78.400	647	22.620	51.763	74.383	614	+ 5·4	3 882	3.684	Slavonische Localbahn
12.900	1.300	8.200	2.900	11.100	171	8.687	2.939	11.626	179	— 4·5	1.026	1.074	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
28 100	8.600	21.300	28.100	49.400	943	20.348	27.280	47.628	909	+ 3·7	5.658	5.454	Steinamanger-Pinkafeld
14.300	1.700	4.300	1.700	6.000	286	4.601	1.718	6.319	301	— 5·0	1.716	1.806	Steinamanger-Rum
2.200	300	700	500	1.200	84	919	64	983	69	+ 21·7	504	414	Taraczthal-Bahn
5.200	1.500	4.100	2.400	6.500	212	4.942	1.930	6.872	225	— 5·8	1.272	1.350	Temesvár—Buziás
29.000	1.900	14.500	4.800	19.300	301	12.763	3.576	16.339	255	+ 18·0	1.806	1.530	Temesvár—Lippa-Radna
23.900	4.000	15.300	9.700	25.000	397	14.470	8.339	22.809	363	+ 9·4	2.382	2.178	Temesvár—N.-Szt. Miklos
11.500	1.900	5.300	4.100	9.400	168	5.898	4.517	10.415	187	— 10·2	1.008	1.122	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
18.800	5.200	7.500	8.200	15.700	497	7.188	7.313	14.501	459	+ 8·3	2.982	2.754	Ujszász—Jasz-Apáti
10.000	5.600	4.600	8.300	12.900	353	4.041	7.075	11.116	305	+ 15·7	2.118	1.830	Varasdin-Golubovec
29.500	5.800	18.300	10.100	28.400	336	17.629	9.770	27.399	324	+ 3·7	2.016	1.944	Versecz—Kubin-Dunapart
8.000	17.100	11.700	34.500	46.200	870	11.888	34.220	46.108	868	+ 0·2	5.220	5.208	Vinkovce-Brčka
13.500	10.600	4.300	38.200	42.500	986	4.184	36.888	41.072	953	+ 3·5	5.916	5.718	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
12.400	1.800	5.200	3.600	8.800	182	5 004	2.595	7.599	157	+ 15·9	1 092	942	Zsebely-Csákovár-Bóka
13.400	7.100	7.500	20.100	27.600	619	6.231	19.725	25.956	582	+ 6·4	3.714	3.492	Zsitvathal-Bahn
02.114	1.048.957	1,855.178	2,650.257	4,505.435	559	1,690.408	2,543.308	4,233.716	569	— 1·8	3.354	3.414	**Localbahnen zusammen**
54.914	5,227.819	8,860.011	29,137.837	37,997.848	2.205	8,625.028	27,496.443	36,121.471	2.174	+ 1·4	13.230	13.044	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate Februar 1900.

ampfbetrieb.

23.186	9.291	17.458	44.602	62.060	592	17.578	59.696	77.274	736	—19·57	3.546	4.414	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
03.444	112.855	132.064	654.511	786.575	1.229	140.740	598.805	739.545	1.156	+ 6·0	7.374	6.936	Bosn.-Herceg. Staatsb.

ektrischem Betriebe.

30.007	8.237	13.501	9.007	22.508	3.949	13.407	8.485	21.892	3.841	+ 3·0	23.691	23.046	Stadtbahn in Sarajevo

Entscheidung des k. k. Finanzministeriums

vom 16. November 1899, Z. 61.749.

Die zweite Ausfertigung der Notificationsschreiben zur Namhaftmachung eines Bezugsberechtigten durch den Adressaten einer Bahnsendung unterliegt der festen Stempelgebühr von 1 Krone von jedem Bogen.

Zufolge der Entscheidung des k. k. Finanzministeriums kann den Duplicaten der Notificationsschreiben zur Namhaftmachung eines Bezugsberechtigten durch den Adressaten einer Bahnsendung selbst in dem Falle, wenn sie von Handels- und Gewerbetreibenden über Gegenstände ihres Handels- und Gewerbebetriebes ausgestellt werden, die bedingte Gebührenbefreiung im Sinne des § 9 des Gesetzes vom 20. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, nicht zugestanden werden, einerseits weil nach dem klaren Wortlaute des Zusatzartikels IV zum § 68 des Eisenbahn-Betriebsreglements der Bezugsberechtigte zum Adressaten nur in einem Vollmachtsverhältnisse steht und es sich somit nicht um die Uebertragung der Güter selbst vom Adressaten an den Bezugsberechtigten in dessen Eigenthum handeln kann, andererseits weil das Duplicat des an den Vorstand einer Eisenbahnstation gerichteten Schreibens in Händen einer dritten Person nicht den Charakter einer Correspondenz im Sinne der oben bezogenen Gesetzesstelle hat, indem das wichtigste Merkmal einer solchen Correspondenz, nämlich eine directe persönliche Mittheilung des Ausstellers an den Bezugsberechtigten als Empfänger, fehlt.

Das k. k Finanzministerium hält vielmehr an seiner Rechtsanschauung fest, dass die gegenständlichen Duplicate gemäss dem Schlagworte „Legitimation" lit. b, bezw. Tarifpost 111 des Gebührengesetzes der festen Stempelgebühr von einer Krone von jedem Bogen unterliegen.

Dieser Rechtsanschauung hat sich nunmehr auch das kgl. ungarische Finanzministerium zufolge seines an das k. k. Finanzministerium gerichteten Schreibens vom 3. November 1899, Z. 79.037, vollinhaltlich angeschlossen, und hat dementsprechend bereits auch die kgl. ungarischen Finanzbehörden und Aemter angewiesen, dass die mehrgedachten Erklärungen als Vollmachten auch auf dem Gebiete der Länder der ungarischen Krone mit einem Stempel von einer Krone per Bogen versehen werden.

[E.-M.-Z. 53.682 ex 1899.]

Die Eisenbahnen Ungarns im Betriebsjahre 1899.

Die Durchschnittslänge des gesammten Eisenbahnnetzes Ungarns (mit Ausnahme von Strassen-, Werks-, Industrie-, Zahnrad- und Drahtseilbahnen [vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 und 98 ex 1899]) betrug am 31. December 1899 16.842 km (gegen 16.136·3 km Ende 1898), der Zuwachs somit 705·7 km (= 4·37 pCt.), von welchen im Laufe des Jahres rund 700 km als Localbahnen dem Betriebe übergeben wurden.

Die Einnahmen des Gesammtnetzes betrugen Ende 1899 fl. 125,553.205, gegenüber von fl. 121,477.526 Ende 1898, die Mehreinnahme im Jahre 1899 somit fl. 4,075.679, die kilometrischen Einnahmen fl. 7455.

Speciell den Betrieb der eigentlichen Staatsbahnen betreffend, ergab dieser im Jahre 1899 fl. 94,273.926 oder + 2·5 pCt.

Die Hauptbahnen in Ungarn (mit 9170·9 km Betriebslänge) hatten an Einnahmen fl. 109,504.221 oder per Kilometer fl. 11.940 = + 2·9 pCt., die Localbahnen (mit einer Betriebslänge von 7671·1 km) dagegen Gulden 16,048.984 oder per Kilometer fl. 2092 = — 2·6 pCt.

Von den voran ausgewiesenen Mehreinnahmen per fl. 4,075.679 entfallen fl. 3,000.369 auf die Hauptbahnen, an welchen die kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit fl. 2,363.397, die Kaschau-Oderberger Bahn (ungarischer Theil) mit fl. 321.705, die ungarischen Linien der Südbahn mit fl. 301.625 participiren. Diese Mehreinnahme ist das Ergebniss des infolge der besseren Ernte eingetretenen lebhafteren Verkehres, namentlich in Cerealien, ferner der naturgemässen Steigerung der Verkehrsentwicklung. Die Localbahnen haben eine Mehreinnahme von fl. 1,075.310 aufzuweisen, welche einestheils in der Erweiterung des Localbahnnetzes, andererseits in der fortschreitenden Entwicklung des internen Verkehres der ungarischen Eisenbahnen ihre Begründung findet.

Die Einnahmen auf sämmtlichen ungarischen Eisenbahnen stellten sich im abgelaufenen Jahre 1899 wie folgt: Für Personen- und Gepäcksbeförderung Gulden 33,090.645 (gegen fl. 32,230.844 im Jahre 1898), für Gütertransporte fl. 92,462.560 (gegen fl. 89,246.682), somit die Einnahmen aus der Personenbeförderung (bei einer Anzahl von beförderten 63,445.180 Personen) um fl. 859.801 günstiger, die Einnahmen aus der Güterbeförderung (bei einer beförderten Tonnenanzahl von 33,962.007) um fl. 3,215.878 höher. Die günstigsten kilometrischen Einnahmen haben aufzuweisen bei den Hauptbahnen: die Kaschau-Oderberger Bahn (ungarisches Netz) mit fl. 15.624, die kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit fl. 12.038, die Südbahn (ungarisches Netz) mit fl. 10.358, die Mohács-Fünfkirchner Bahn mit fl. 8980; bei den Localbahnen: die Budapest-Szent Lörinczer Localbahn mit fl. 16.072, die Petroszény-Lupényer Localbahn mit fl. 13.679, die Budapester Localbahnen mit fl. 9927, die Holics-Gödinger Localbahn mit fl. 8886, die Budapest-Budafoker Localbahn mit fl. 8348, die Göllnitzthalbahn mit fl. 6411, die Budapest-Graner Localbahnen mit fl. 5660, die Poprádthalbahn mit fl. 5556, die Keszthely—Balaton-Szent Györgyer Localbahn mit fl. 4298, die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen mit fl. 4033. Von den übrigen Localbahnen erreichten 3 eine kilometrische Einnahme zwischen fl. 3500 und fl. 4000, 5 eine solche zwischen fl. 3000—3500, 12 eine Einnahme zwischen fl. 2500—3000, 11 eine kilometrische Einnahme von fl. 2000—2500, 24 eine solche von fl. 1500—2000, 26 eine Einnahme von fl. 1000—1500, 24 eine kilometrische Einnahme zwischen fl. 500 und 1000 und bei 2 Localbahnen waren die kilometrischen Einnahmen unter fl. 500.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Errichtung von drei Wagenhallen im X. und XI. Bezirk.) Die vom Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projecte für die Errichtung von drei Wagenhallen im X. und XI. Bezirk wurden als entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 7622.]

Localbahn Triest-Parenzo. (Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für die Variante km 4·3 bis km 4·8: Bauconsenstheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Triest mitgetheilte Ergebniss der am 15. Jänner durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für das von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Triest vorgelegte Detailproject für die Variante der Theilstrecke von km 4·3 bis km 4·8 der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo wurde zur Kenntniss genommen und hat das k. k. Eisenbahnministerium unter Genehmigung der bezüglichen Commissionsbestimmungen für diese Variante den Bauconsens ertheilt und die k. k. Statthalterei in Triest eingeladen, hinsichtlich dieser Theilstrecke die Enteignungserkenntnisse zu fällen. [E.-M.-Z. 8334.]

Localbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau L.B. (Hochbauten.) Die von der Eisenbahn Wien-Aspang vorgelegten Pläne für die im Zuge der normalspurigen Localbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau L.B. zu errichtende Personen- und Verladestelle „Feuerwerksanstalt" und für die Station Steinabrückl-Schneebergbahn wurden genehmigt. Die gleichzeitig vorgelegten Pläne für Hochbauten, und zwar:

a) Wartehalle mit Cassalocal,
b) Gütermagazin und
c) Wächterhaus sammt Nebengebäude

wurden gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.816.]

Kleinbahn Berg Isel-Igls (Innsbrucker Mittelgebirgsbahn). (Aufnahmsgebäude und Wagenremise in der Station Berg Isel.) Die vom Magistrate der Landeshauptstadt Innsbruck vorgelegten Pläne für die anlässlich des Anschlusses der Kleinbahn Berg Isel-Igls in der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall auszuführenden Hochbauten, und zwar das Aufnahmsgebäude und die Wagenremise, wurden vom Standpunkte der Bauvorschriften seitens der k. k. Statthalterei in Innsbruck entsprechend befunden. Auf Grund des Prüfungsbefundes hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für die genannten Hochbauten ertheilt. [E.-M.-Z. 14.583.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im October 1899.) Die Einnahmen im Monate October 1899 stellen sich auf Mark 119,318.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mk. 6,334.000. Der Personenverkehr brachte Mk. 30,550.000 (+ 1,655 000), der Güterververkehr Mk. 81,228.000 (+ 4,092.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,540.000 (+ 587.000). Für die Zeit vom 1. April bis 31. October 1899 sind Mk. 794,844.000 oder Mark 44,630.000 mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit Mk. 12,422.000 auf den Personenverkehr, mit Mk. 28,311.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 3,897.000 auf sonstige Quellen.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Altona: Eröffnung des Haltepunktes Sprenge.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wird am 1. Mai der neu eingerichtete, an der Bahnstrecke Schwarzenbek—Oldesloe zwischen den Stationen Lütjensee und Mollhagen gelegene Haltepunkt Sprenge für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Sprenge und Lütjensee 3·22 km und zwischen Sprenge und Mollhagen 1·71 km.

— (Directionsbezirk Halle a/S.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Lauchstädt.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 1. April die an der Strecke Merseburg—Schafstädt gelegene Station Lauchstädt, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Thieren eingerichtet war, nunmehr auch für die Abfertigung von Fahrzeugen, Leichen und Sprengstoffen eröffnet worden.

— (Directionsbezirk Elberfeld: Eröffnung der Theilstrecke Unna—Unna-Königsborn der Neubaustrecke Unna—Kamen.) Am 2. April wurde die Theilstrecke Unna—Unna-Königsborn der Neubaustrecke Unna—Kamen für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Ausser der bereits bestehenden Station Unna-Königsborn sind weitere Stationen an der vorgenannten Strecke nicht vorhanden. Auf die neue Bahnstrecke finden die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. October 1899 Anwendung. Die Theilstrecke Unna—Unna-Königsborn wird der Betriebsinspection 3 in Hagen zugetheilt. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 22. März.)

— (Directionsbezirk Münster i. W.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Personenhaltepunkte Ottoschacht und Petkum.) Amtlicher Bekanntmachung zufolge wurde vom 15. April angefangen die bisherige Beschränkung in der Gepäcksabfertigung bei den Personenhaltepunkten Ottoschacht und Petkum aufgelassen.

— (Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Obernhof a. d. Lahn.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wird am 1. Mai die an der Bahnstrecke Wetzlar—Coblenz gelegene, bisher nur für den Personen- und Stückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Obernhof a. d. Lahn nunmehr auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Grossvieh, sowie von Sprengstoffen bleibt jedoch ausgeschlossen.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Bayerischen Staatseisenbahnen im Monate November 1899.) Im Monate November 1899 sind bei einer Betriebslänge von 5·629 km (November 1898 5·507 km) 2,065.844 Personen und 1,619.306 t Güter befördert worden. Die Einnahmen hieraus betrugen: aus dem Personenverkehre Mk. 2,655.240, aus dem Güterverkehre Mk. 9,381.093, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 174.871 und aus dem Thiertransporte Mk. 223.494, zusammen Mk. 12,434.698 (gegenüber Mk. 11,452.515 im gleichen Monate des Vorjahres). Die Einnahmen für den Zeitabschnitt vom 1. Jänner bis Ende November 1899 beziffern sich auf Mk. 135,036.024 (mehr gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres um Mk. 5,369.522).

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Württembergischen Staatseisenbahnen im Monate November 1899.) Im Monate November 1899 wurden bei einer Bahnlänge von 1810·87 (1753·88) km 2,496.221 (2,429.096) Personen und 740.044 (708.344) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,221.700 (Mk. 1,148.266), aus dem Güterverkehre Mk. 2,872.000 (Mk. 2,756.708), aus sonstigen Quellen Mk. 526.000 (Mk. 393.100), zusammen Mk. 4,619,700 (Mk. 4,928.074). Vom 1. April bis letzten November 1899 beträgt die Einnahme Mk. 38,026.700, somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 36,562.776 mehr Mk. 1,463.924.

Russland. (Gesammteinnahme russischer Eisenbahnen im ersten Halbjahre 1899.) Die Gesammteinnahme der russischen Eisenbahnen mit Ausnahme der Kleinbahnen beträgt für Juni 1899 Rubel 39,062.532, gegen R. 38,310.069 im gleichen Monate des Vorjahres. Diese Steigerung der Gesammteinnahme ist auf Rechnung der Eisenbahnen, die von Privatgesellschaften betrieben werden, und der Staatseisenbahnen des asiatischen Russland zu setzen. Die ersteren haben eine Steigerung von R. 11,098.054 im Juni 1898 auf R. 11,802.327 im Juni 1899 aufzuweisen, die Einnahmen der letzteren haben R. 1,369.029 gegen R. 1,306.371 im Juni 1898 erreicht. Die Staatseisenbahnen des europäischen Russland haben im Juni 1899 eine Gesammteinnahme von R. 25,891.176 gegen Rubel 25,905.644 im gleichen Monate 1898 erzielt. Der Güter- und Personenverkehr war im Allgemeinen grösser; im Einzelnen ist der Güterverkehr der Eisenbahnen des asiatischen Russland im Vergleiche zum Vorjahre zurückgegangen.

Im ersten Halbjahre 1899 erreichte die Gesammteinnahme aller Eisenbahnen allgemeiner Bedeutung R. 224,617.258, gegen R. 218,353.493 1898, d. h. dieselbe hat sich um R. 6,263.765 oder 2·9 pCt. erhöht. Folgende Eisenbahnlinien haben eine bedeutende Steigerung der Gesammteinnahme zu verzeichnen, und zwar:

a) Staatseisenbahnen: Jekaterinen, Transkaukasische, Kursk-Charkow-Ssewastopol, Moskau-Kursk, Nyshni-Nowgorod, Perm-Tjumen, Charkow-Nikolajew, die Südwest- und Sibirische;
b) Privaten: Wladikawkas, Moskau-Kasan und Moskau-Jarosslaw-Archangelsk.

Die Wersteinnahme der Privateisenbahnen ist um 5·9 pCt., die der asiatischen Staatslinien um 25·4 pCt. zurückgegangen, wogegen die Staatseisenbahnen des europäischen Russland ein Steigen von 0·2 pCt. aufweisen. Der Personen- und Güterverkehr in den ersten sechs Monaten übersteigt bedeutend die ent-

sprechenden Ziffern des Vorjahres, mit Ausschluss der asiatischen Bahnen, die im laufenden Jahre weniger Güter befördert haben.

Am 1. Mai 1899 sind dem regelmässigen Verkehre drei neue Strecken der mittelasiatischen Eisenbahnlinie (umgenannte transkaspische): Ssamarkand—Andishan (503 Werst), Tschernjajewo—Taschkent (146 Werst) und Gottschakow — Marghellan (8 Werst) übergeben. Es beträgt daher die gesammte Betriebslänge der Eisenbahnen zum 1. Juli 1899 42.547 Werst = 45.398 km, gegen 39.280 Werst = 41.912 km in derselben Zeit des Vorjahres, d. h. dieselbe ist im Laufe des Jahres um 3267 Werst = 3486 km oder 8·3 pCt. vergrössert worden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Colonial-Eisenbahnnetz im Bereiche der europäischen Besitzungen in Afrika. (Länge der im Betriebe stehenden und projectirten Linien im Jahre 1899.) Die „Railway News" berichten, dass im Jahre 1899 im Bereiche der unter europäischer Oberherrschaft stehenden Gebietstheile Afrikas 7937 engl. Meilen Colonial-Eisenbahnen im Betriebe standen, ferner wegen weiterer projectirter 4920 engl. Meilen Eisenbahnen die Finanzirungstransactionen im Laufe des Jahres 1899 bereits eingeleitet waren, und zwar in folgenden Gebieten:

Gebiet	Im Betriebe	Projectirt
1. Algier, Tunis	2361	690
2. Senegal, Sudan	276	224
3. Französisch-Guinea	—	342
4. Britisch-Guinea	35	163
5. Elfenbeinküste	—	208
6. Goldküste	42	82
7. Dahomey	—	497
8. Lagos (Sclavenküste)	43	143
9. Congostaat	249	1243
10. Portugisisch-Congo	221	—
11. Deutsch-Westafrika	72	363
12. Caplandgebiete	4350	—
13. Uganda	288	644
14. Madagaskar	—	249
Summa .	7937	4920

In diese Aufzählung sind weder die Bahnen Aegyptens noch der südafrikanischen Freistaaten einbezogen, da diese, wenn auch theilweise mit europäischen Geldmitteln erbaut und von Europäern betrieben, directe doch der Oberherrschaft afrikanisch-heimischer Staatengebietsverwaltungen unterstehen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2324 Tonnen Gehalt ist am 18. December 1899 nach 18tägiger Fahrt mit 29 Passagieren und 1515 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welchen 422 Tonnen nach Venedig und 5 Tonnen nach New-York bestimmt sind, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 11.165 kg Gummi, 5000 kg Wolle (für New-York), 77.515 kg Baumwolle (wovon 37.000 kg für Venedig), 272.020 kg Mirabolanen, 332.920 kg Sesam, 203.000 kg Getreide, 131.225 kg Leinsamen (wovon 50.025 kg für Venedig), 125.025 kg Ricinussamen (für Venedig); aus Malabar-Coast 5075 kg Pfeffer; aus Karache 20.616 kg Häute (wovon 6000 kg für Venedig), 117.610 kg Baumwolle (wovon 117.000 kg für Venedig); aus Aden 87.000 kg altes Eisen (für Venedig), 2130 kg Häute, 4567 kg Weihrauch, 610 kg Perlmutter, 15.530 kg Gummi, 2223 kg Kaffee, 2639 kg Myrrhen; aus Suez 23.800 kg Gummi, 2813 kg Perlmutter, 2086 kg Kaffee und aus Port-Said 6660 kg Seide, 973 kg Häute, 33.937 kg Zinn und 28.820 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug ö. W. fl. 423.140.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Deutschbrod-Saar. (Constituirende Generalversammlung.) Am 17. März fand in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Deutschbrod-Saar statt. Die Versammlung, in welcher 13 Actienzeichner, bezw. Bevollmächtigte von solchen anwesend waren, die im eigenen und im Vollmachtsnamen 3807 Actien (im Nominale von K 761.400) mit 379 Stimmen vertraten, wählte den k. k. Hofrath Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim per acclamationem zum Vorsitzenden, den Obmann des Bezirksstrassenausschusses in Saar Ottokar Veliš zum Schriftführer, den Fabrikanten in Ronów Dr. Franz Malinský und den Advocaten in Deutschbrod Dr. Eduard Brzorad zu Verificatoren des Protokolls. Hierauf erstattete der Bevollmächtigte der Concessionäre Hofrath Dr. von Ostheim den Bericht über seine bisherige Thätigkeit und machte die Mittheilung, dass seitens der Staatsverwaltung der k. k. Hofrath Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim und der pensionirte General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen k. k. Regierungsrath Otto Gebauer, seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen der pensionirte Oberinspector der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft kaiserl. Rath Eduard Bazika, seitens des Landesausschusses der Markgrafschaft Mähren der Reichsraths- und Landtagsabgeordnete Johann Heinrich, Fabrikant in Bohdalau, seitens der Stadtvertretungen von Deutschbrod und Saar Wenzel Kabelač, Bürgermeister in Deutschbrod, Anton Sladek, Bürgermeister-Stellvertreter in Přibislau, und der Obmann des Bezirksstrassenausschusses in Saar Ottokar Veliš in den Verwaltungsrath nominirt wurden. Die Versammlung nahm den Bericht zur Kenntniss und beschloss, in die Rechte und Pflichten der Concessionäre als Rechtsnachfolgerin derselben einzutreten und die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen. Sodann wurden Dr. Malinský und Dr. Brzorad zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes (mittelst Stimmzettel) und Anton Stölz aus Deutschbrod, sowie Josef Smeykal aus Saar zu Mitgliedern und Heinrich Smeykal aus Přibislau zum Ersatzmann des Revisionsausschusses per acclamationem gewählt. Hiemit war die Tagesordnung der Generalversammlung erledigt und wurde dieselbe sohin geschlossen.

Bei der darauffolgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Hofrath Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim zum Präsidenten und Dr. Franz Malinský zum Vicepräsidenten gewählt und ersterer auch mit der Geschäftsführung betraut.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LVIII. Stückes.) Das am 5. April herausgegebene LVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4817: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 2. April 1900, Z. 60.031, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in den bayerischen Grenzgemeinden Breitenried und Eslarn.

Nr. 4818: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 2. April 1900, Z. 5381, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Gottschee für den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 4819: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 1. April 1900, Z. 3911, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Pisek in Böhmen.

— (Inhalt des LIX. Stückes.) Das am 6. April herausgegebene LIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4820: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 4. April 1900, Z. 4315, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Schlachtschweine aus Steiermark.

Nr. 4821: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 4. April 1900, Z. 4305, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Freilassing.

— (Inhalt des LX. Stückes.) Das am 7. April herausgegebene LX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4822: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 3. April 1900, Z. 11.083, betreffend veterinär-polizeiliche Verfügungen gegen die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach Oesterreich.

Nr. 4823: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 6. April 1900, Z. 11.640, betreffend veterinär-polizeiliche Verfügungen gegen die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach Oesterreich.

— (Inhalt des LXI. Stückes.) Das am 9. April herausgegebene LXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4824: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. April 1900, Z. 63.210, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Tirol und Vorarlberg.

Nr. 4825: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. April 1900, Z. 59.983, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Gemeinde Brundöbra.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung des Frachtsatzes für Holz der Position H—18 der Güterclassification von Czudyn nach Itzkany.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 wird der Frachtsatz für Holz der Position H—18 von Czudyn nach Itzkany per 34 h für 100 kg im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt D IX B, Punkt 4, Seite 390, aufgehoben.

Wien, am 9. April 1900. [351]

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Theil II, Heft 1.

Aufhebung der Frachtsätze für Graphit, unreiner etc.

Mit 1. Juni 1900 treten die in den Tarifen, Theil II, Heft 1, der obbezeichneten Verbände enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 25 B, bezw. 23 B für Graphit, unreiner (erdiger), roh, auch geschlemmt oder gemahlen, ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 9. April 1900. [352]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Hefte 1—4.

Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 werden die allgemeinen Tarifvorschriften des Verbandsgütertarifes, Theil II, Hefte 1—4, vom 1. April 1895 hinsichtlich der Anwendung der Frachtsätze wie folgt ergänzt:

„Die Frachtsätze dieses Tarifes dürfen zur Umkartirung oder Zurückkartirung von Gütern (auch bei Aufgabe mit neuem Frachtbriefe in den Verbandstationen) nach und von deutschen Stationen nicht benützt werden."

Wien, am 9. April 1900. [353]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger, Franzensbad und Johanngeorgenstadt.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Mit 15. April 1900 gelangen die im Tarife für den obgenannten Verkehr für den Bedarfsfall vorgesehenen directen Fahrkarten von Karlsbad nach Cassel zur Einführung.

Wien, am 4. April 1900. [354]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1900 tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif vom 1. November 1896 sammt Nachträgen I—Ix und die durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze für die Stationen Nimptsch (Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau), Fulda und Herzfeld (Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a. M.), Reitwein (Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg), Köditzberg und Königsee [Thüringen] (Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt) und Schönpriesen (priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) aufgehoben und ersetzt werden.

Durch Einführung des neuen Tarifes treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen ein, insbesondere im Verkehre mit Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Für diverse Stationen sind im Mangel eines Verkehrsbedürfnisses Frachtsätze in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden.

Infolge Aufnahme der Station Tanne der schmalspurigen Südharz-Eisenbahn treten ferner die Frachtsätze der Station Tanne der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ausser Kraft.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1900 in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifes können durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Wien, am 9. April 1900. [355]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten und Gepäckstaxen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 gelangen folgende Fahrpreise und Gepäckstaxen für den Verkehr über Monfalcone-Cervignano neu zur Einführung:

Zwischen Triest S.B. und Udine	Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten			Gepäck je 10 kg
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	
	Francs						
Triest-S. Giorgio Schnellzug, sonst Personenzug	9·75	6·95	4·50	16·45	11·55	7·50	0·43
durchwegs Personenzug	8·15	5·80	3·80	13·50	9·55	6·20	0·43

Die Rückfahrkarten haben eine achttägige Giltigkeitsdauer.

Für die Beförderung von Kindern finden die Bestimmungen des oberwähnten Tarifes Anwendung.

Wien, am 9. April 1900. [356]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einstellung des Güterverkehres in der Strecke Bensen — Böhm.-Leipa, sowie nach dem Elbeumschlagsplatze Tetschen-Bodenbach.

Wegen einer Dammrutschung zwischen den Stationen Politz-Sandau und Straussnitz musste der Güterverkehr für die Strecke Bensen — Böhm.-Leipa, mit 8. April beginnend, für einige Tage eingestellt werden. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen der Reisenden aufrecht erhalten.

Weiter wurde wegen Hochwassers der Verkehr nach unserem Elbeumschlagsplatze in Tetschen-Bodenbach vom 9. April 1900 an bis auf Weiteres eingestellt.

Prag, am 9. April 1900. [357]

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 tritt zum Tarife für den obengenannten Donau-Umschlagsverkehr vom 1. April 1895 Nachtrag II in Kraft. Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 9. April 1900. [358]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr nach der Station Svojšic.

Mit Ende Mai 1900 treten die im Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr für Sendungen nach Station Svojšic (Oe.U.St.E.G.) enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft. Sendungen für die Zuckerfabrik in Svojšic sind vom 1. Juni 1900 ab auf Station Bošic abzufertigen.

Wien, am 9. April 1900. [359]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und nach Reichenberg S.N.D.V.B.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. Mai 1900 tritt zu dem rubricirten, ab 1. April 1897 giltigen Ausnahmetarife der Nachtrag II in Wirksamkeit. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht und theilweise ermässigte Frachtsätze von Rubengrube; ferner Berichtigungen des Haupttarifes.

Dieser Nachtrag ist bei der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direction gratis zu beziehen.

Wien, im April 1900. [360]

Die Direction der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

31. März. In den Strecken Nezamislitz—Prosnitz, Lundenburg—Zellerndorf und Neusiedl-Grussbach wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

9. April. Wegen Unterwaschung des Dammes durch Hochwasser wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Kojetein-Tobitschau eingestellt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. April. In den Strecken Bruck a L.—Hainburg und Nessowitz—Nemotitz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft.

1. April. In der Strecke Wr. Neustadt—Steinamanger wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

10. April. In der Strecke Radkersburg—Luttenberg musste wegen Hochwassers der Gesammtverkehr eingestellt werden.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

9. April. Wegen Dammrutschung zwischen den Stationen Rakonitz und Stadtl wurde in der Strecke Rakonitz—Beraun der Güterzugsverkehr eingestellt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

9. April. In der Strecke Rakonitz—Beraun wurde der Verkehr mit dem Zuge Nr. 713 wieder normal aufgenommen.

11. April. Wegen Dammrutschung zwischen Unter-Tullnerbach und Tullnerbach-Pressbaum wird der Personen- und Gepäcksverkehr nur mit Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

9. April. Wegen Hochwassers wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Nyitra-Jablonicz—Brezova eingestellt. Die am 31. Jänner gemeldete Verkehrsstörung in dieser Strecke wurde am 1. Februar behoben. (Vide Vrdgs.-Bl. Nr. 14.)

10. April. Wegen Hochwassers wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Körmend—Németh-Ujvár, Eszterháza—Kis-Czell, Nagy-Szombath—Kutti und Sopron—Pozsony und der Güterverkehr in der Strecke Malaczka—Detrekö-Czütörtök eingestellt.

11. April. Wegen Hochwassers wurde der Güterverkehr in den Strecken Sámfalva—Pinkafö und Körmend—Csákány eingestellt.

Böhmische Nordbahn.

9. April. Wegen Hochwassers musste auf dem Landungsplatze Tetschen-Bodenbach der Verkehr bis auf Weiteres eingestellt wernen.

Oesterr. Nordwestbahn.

9. April. Wegen Dammrutschungen auf der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Gross-Priesen—Loschowitz mit dem Zuge Nr. 7004 eingestellt.

11. April. Wegen Hochwassers wurde der Elbeumschlagsverkehr in Melnik bis auf Weiteres eingestellt.

Buschtěhrader Eisenbahn.

11. April. In der Strecke Komotau—Krima-Neudorf wurde der Güterverkehr wegen Hochwassers eingestellt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Transport von Rübenschnitten.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die auf ihren Linien für Rübenschnitte in frischem Zustande in Kraft stehenden Begünstigungen von nun an auch auf solche in sauerem Zustande ausgedehnt wnrden, da es sich bei dem stetig zunehmenden Verkehre dieser Waare nunmehr als unmöglich erwiesen hat, grosse Quantitäten noch süssen Schnittes während der Zuckercampagne unverzüglich zu verfrachten.

Beiläufig

100.000 Stück Eisenbahn-Holzschlipper

aus **Kiefer** oder **Rothbuchen** in beliebiger Länge sind zu verkaufen. Lieferbar in drei Jahren nach Wunsch.

Offerten sind zu richten an **Hermann Babocsag**, Budapest, Bulyovskygone Nr. 39. [618]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1251	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, Coaks Kohlenziegel (Briquetts)	Bánya Szabolcs	Triest	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, bezw. Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	130 Heller		Im Kartirungswege		
1252	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Thon, roh, unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen	Blansko	Brünn St.E.G. loco und transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	19 Heller	16 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1253	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Grubenholz, Brennholz und Schwarten	Liptó-Ujvár	Dombrau	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Bei Aufgabe von Hölzern über 7 Meter Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, in minimo aber für 10.000 kg nach jedem verwendeten Wagen berechnet	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900	Localgütertarif	Heller 59	51	8	Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für Grubenhölzer finden nur dann im Kartirungswege Anwendung, wenn diese Sendungen nach einer Grubenstation zur Aufgabe gebracht werden und an eine Grubenverwaltung adressirt sind
					Karwin				59	50	9			
					Oderberg trans. (mit der Bestimmung für M.-Ostrau loco und trans. und für Hrnschau				63	54	9			
					Teschen				54	47	7			
				Rózsahegy	Dombrau				50	42	8			
					Karwin				47	41	6			
					Oderberg trans. (mit der Bestimmung für M.-Ostrau loco und trans. und für Hruschau				53	46	7			
					Teschen				44	38	6			

Wenn derlei Hölzer in Grubenstationen durch Zwischenhändler bezogen werden, so werden diese Frachtsätze gegen Erbringung des Nachweises, dass die betreffenden Transporte nachträglich an eine Grube abgegeben wurden, im Rückvergütungswege angewendet. In gleicher Weise wird bei Sendungen nach beliebigen Stationen vorgegangen, wenn die Neuaufgabe nach einer Grubenstation und der Bezug durch eine Grube nachgewiesen wird.

Fortlaufende Nummer	1254	1255
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Cilli	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Heft I, Abschnitt A, enthaltenen Linien
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Komárváros; Székesfehérvár—Komárom und Lajta-Szt. Miklos—Gelse; b) Stationen der Strecken: Barcs—Zákány und N.-Kanizsa—Csáktornya	Beneschau, Čerčan-Pišely, Hrabovka transit und Mnichovic-Stranšic
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Triest S.B.	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint
und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II. Heft 1, giltig vom 1. September 1898	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Localtarif
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 188 b) 153 } Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	ad a) Im Rückvergütungswege ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe über Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	ad a) Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe seitens des Landesausschusses für das Königreich Böhmen bis längstens Ende Februar 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag. Im Falle auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
Besondere Bemerkungen	Durch diese Verlautbarung wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 142 ex 1899, sub fortl. Nr. 2920, publicirte Frachtsatz gegenstandslos	In diese Publication ist die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 7 vom 18. Jänner 1900, fortl. Nr. 567, einbezogen und tritt hiedurch die letztere ausser Kraft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1256	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Spodium (Knochenkohle) I. gekörntes, reines, zur Klärung von Flüssigkeiten etc. noch nicht gebrauchtes, II. gemahlenes (Beinschwarz), rein oder gebraucht	Botosani Bucuresti-Filaret Bucuresti gara de nord	Przeworsk	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 21 b) 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. April 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes I. 227 II. 159 I. 346 II. 278 I. 343 II. 275		Im Kartirungswege		
1257	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Steine des Specialtarifes 3	Littitz a. d. Adler	Lettowitz	Frachtzahlung für 10.500 kg per Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	35 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1258	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk; Soda, krystallisirt; Glaubersalz; Salz; Salpeter- und Schwefelsäure	Schreckenstein	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	208 Heller	138 Heller	70 Heller	Im Kartirungswege	Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen der kgl. Serbischen und der kgl. Rumänischen Staatsbahnen, der fürstl. Bulgar. Staatsbahnen und der Orientalischen Eisenbahnen lautend zur Aufgabe gebracht werden	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
32	Nr. 7 vom 18. Jänner 1900	533	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Petroleum, raffinirt	Oderberg (K.O.B., K.F.N.B.)	Györ (U.St.B.)	30. April 1900	

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazine in Neu-Sandec angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 5 mm Stärke, auch Blechabfälle	10.000
Alte Eisenplatten, Blech, über 5 mm stark, auch Kesselblech	8.414
Alter Eisen- und Stahldraht	300
Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken (Lagertheile)	20.000
Alte gusseiserne Bremsklötze	30.000
Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken (Herzstücke)	4.013
Altes Zerreneisen	10.000
Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	928
Altes Gusseisen, verbrannt	6.000
Altes Pauscheisen, unverbrannt	10.000
Alte Siederohre, schmiedeiserne	25.000
Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne, in gedecktem Raum gelagert	50.000
Alter Stahl in grossen Stücken (Herzstücke)	2.918
Alter Blattfederstahl	1.000
Alter Volutfederstahl	5.000
Alte Stahltyres (Martinstahl) mit Nuth	22 890
Gewöhnliches Bruchkupfer	325
Gewöhnliches Bruchmessing	393
Bruchmessing (Rohre), 900 mm lang	157
Galvanisches Kupfer von telegr. Batterien	60
Kupferspäne	651
Metallspäne von Rothguss	1.563
Altes Bruchzink, Zinkblech und Zinkblechabfälle	365
Telegraphenzink	677
Maculaturpapier, unsortirt	5.000
Packfässer	Stück 150
Oelfässer	„ 200
Petroleum-Barrels	„ 700
Kautschukwaarenabfälle mit Einlagen	1.250
Hanfwaarenabfälle (100 kg Stricke und Schnüre, 26 kg Schläuche)	126
Lederwaarenabfälle in kleinen Stücken	120
Posamentirwaarenabfälle	80
Schafwollwaarenabfälle (Fensterzugriemen)	29
Alte Dienstkleider, und zwar: Tuch- 178 kg, Loden- 98 kg, Pelz- 80 kg, zusammen	356
Bruchglas	3.000

Die diesbezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerten sind, gesiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien" versehen, bis zum **30. April l. J., 12 Uhr Mittags**, bei der k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. Um **9 Uhr Früh am 1. Mai l. J.** erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerten, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit der Offerte ist, jedoch gesondert, ein Vadium in der Höhe von 5 Percent der ganzen Kaufsumme bei der Cassa der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar in Baarem oder in Werthseffecten, letztere 10 Percent unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerten können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazin in Neu-Sandec franco Wagen zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme einer Offerte bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Cassa baar bezahlt werden und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere, wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachte Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerten rücksichtlich der ganzen offerirten Menge oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerten, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wortlautlich nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 15. April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

(Nachdruck wird nicht gezahlt.)

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der am **Montag den 30. April 1900,** um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

44. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1899.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1899.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisions-Ausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Actien bis inclusive 21. April 1900** in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank, in **Prag** bei der Filiale dieser Bank, in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in **Lemberg** bei der Galizischen Actien-Hypothekenbank, in **Krakau, Czernowitz** oder **Tarnopol** bei den Filialen dieser Bank, in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank oder der Nationalbank für Deutschland, in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank, in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank, in **Paris** bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in **London** bei der Anglo-Austrian-Bank mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 1. April 1900.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. **Wien, 14. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 19. April 1900 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Korneuburg nach Ernstbrunn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Korneuburg der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Ernstbrunn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. April 1900. Z. 11.640/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Komotau nach Postelberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Albert Saxl in Wien die mit dem Erlasse vom 6. April 1898, Z. 12.382/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 46 vom 23. April 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit dem Erlasse vom 16. März 1899, Z. 8427/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 40 vom 8. April 1899), auf ein weiteres Jahr verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Komotau über Eidlitz, Bielenz, Welmschloss, Tattina und Wittosess nach Postelberg neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 27. März 1900. Z. 12.557/2.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. April 1900, Z. 17.426, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 26. März 1900 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die schmalspurige Localbahn Belisče-Noskovci (Slavonische Draugegend) in neuerer Zeit die Bezeichnung „Slavonische Draugegend-Localbahn“ erhalten hat.

Demgemäss ist die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, unter Ungarn wie folgt abgeändert:

12. Slavonische Draugegend-Localbahn.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 6. April 1900 Kenntniss gegeben.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Eisenbahnunternehmung haftet gemäss § 19, Punkt 2, der E.B.O. für jeden durch Verschulden ihrer Organe zugefügten Schaden.

Der Schadenersatzanspruch, welcher von einer der Unfallversicherung unterliegenden Person wegen Körperverletzung erhoben wird, muss im Sinne des § 47 Unfallversicherungsgesetzes zur Gänze „dermalen" abgewiesen werden, solange die Frage noch nicht definitiv ausgetragen ist, welchen Betrag der Verletzte aus diesem Anlasse von der Unfallversicherungsanstalt erhält.

Das Gleiche gilt von dem sich mit der von der Unfallversicherungsanstalt bereits zugesprochenen Rente deckenden Schadenersatzanspruche dann, wenn die Möglichkeit vorhanden ist, dass die Unfallversicherungsrente späterhin ganz oder theilweise entzogen werden kann.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 28. December 1899, Z. 18.448.)

Der bei der Firma Nathan P. Sohn bedienstete Carl P. verfrachtete am 2. Jänner 1899 in der Station P. der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einen Ballen Leder und begab sich in das zu dieser Zeit in Umbau begriffene Magazinsgebäude; in diesem Augenblicke fiel das Thor auf den Kläger und erlitt der letztere hiedurch einen ärztlich festgestellten Leistenbruch. Der gegen das k. k. Eisenbahnärar auf Schadenersatz wegen Körperverletzung überreichten Klage trat die Unfallversicherungsanstalt für das Königreich Böhmen als Nebenintervenientin des Klägers bei, während dem geklagten Aerar nach erfolgter Streitverkündigung der Baumeister Alois D., dem vertragsmässig der Bau des Magazinsgebäudes übergeben wurde, die Nebenintervention leistete.

Das k. k. Landesgericht in Prag erkannte mit Urtheil vom 4. Juli 1898, G.-Z. $\frac{\text{Cg. VII. } 78-99,}{21,}$ zu Recht: Das geklagte Eisenbahnärar ist schuldig, dem Kläger Carl P. an Schmerzensgeld den Betrag von fl. 100 zu bezahlen; mit dem Anspruche auf Zahlung des mehr verlangten Betrages von fl. 100 an Schmerzensgeld, mit dem Anspruche auf Leistung des Theilbetrages von fl. 54·12 der in monatlichen Vorausraten angesprochenen jährlichen Rente von fl. 200 wird der Kläger unbedingt mit dem Restbetrage dieser Rente für dermalen abgewiesen; die Kosten werden gegenseitig aufgehoben.

Aus dem umfangreichen Thatbestande und den Entscheidungsgründen wird hervorgehoben: Beide Streittheile stimmen überein, dass am 2. Jänner 1899 der Kläger gemeinschaftlich mit dem Arbeiter G. einen Ballen Leder zum Zwecke der Verfrachtung in die Station P. führte und sich in das Magazinsgebäude begab, um von den Bahnbediensteten die nöthige Disposition wegen des Abladens und der Abwage einzuholen. Der Magazineur Wilhelm G. gab dem Kläger den Auftrag, das Leder in das neu errichtete Magazinsgebäude, in welchem Bestandtheile des alten Magazines, so insbesondere die verschiebbaren Thore, zur Verwendung gelangten, zu schaffen, indem er sich äusserte, dass das alte Magazin ohnedies heute geräumt wird. Der Magazinsarbeiter Wenzel H. öffnete das verschiebbare Thor des neuen Gebäudes derart, dass durch diese Oeffnung der Kläger und ein zweiter Magazinsarbeiter Alois K. in das Magazin gelangten; der Kläger stand bei dem Platze im Magazine, wo die Wage mit Hilfe der noch am Baue arbeitenden Zimmerleute aufgestellt werden sollte. Um dem Arbeiter G. die Abtragung des Ballens in das Magazin zu ermöglichen, schob der Magazinsarbeiter Wenzel H. das Magazinsthor zur Gänze auf circa 2 m Breite zurück; in diesem Augenblicke fiel das Thor mit dem einen Ende auf den Kopf des Klägers, mit dem anderen Ende auf einen in der Nähe befindlichen Rollwagen. Als Ursache des Unfalles wurde erhoben, dass das Thor, welches an seinem oberen Rande durch sechs Rollen festgehalten werden sollte und an seinem unteren Ende in einer Schiene lauft, deshalb zurückfiel, weil nur drei Rollen angebracht waren, welche das Thor nur in einer Oeffnung von circa 70 cm festhalten konnten; die anderen drei Rollen oder eine andere geeignete Vorrichtung, welche das zur Gänze zurückgeschobene Thor festhalten sollte, waren nicht angebracht. Als Folge des Unfalles zeigten sich bei dem Kläger nebst einer Hautabschürfung auf dem Kopfe heftige Schmerzen im Kopfe und Kreuze, und nach einigen Tagen ein Stechen in der Leistengegend. Bei der von dem Bezirksgerichte in P. vorgenommenen Sicherung des Beweises gaben die Gerichtsärzte das Gutachten dahin ab, dass dem Kläger durch einige Tage das Sensorium benommen war, Anzeichen einer Gehirnerschütterung vorhanden waren und dass bei dem Kläger sich ein rechtsseitiger Leistenbruch bildete, dessen Entstehen mit dem Unfalle in Zusammenhang gebracht werden müsse, weil ein etwa früher vorhandener Bruch von dem Kläger unter allen Umständen hätte wahrgenommen werden müssen. Der Kläger war durch drei Wochen krank und leidet nach seiner Angabe noch jetzt an Schwindel. Der Kläger verlangt den Ersatz des aus der Körperverletzung entstandenen Schadens von dem Eisenbahnärar, weil die Staatsbahn-Direction P. den Unfall verschuldete, indem sie aus grober Fahrlässigkeit ein neu aufgebautes Gebäude dem Betriebe und öffentlichen Verkehre widmete, ohne die für die Sicherheit der Person geeigneten unerlässlichen Vorkehrungen zu treffen, bezw. zu prüfen, und weil selbst bei erwiesener Schuld des Baumeisters Alois D., der die Anbringung der fehlenden Rollen unterlassen hat, das geklagte Aerar als Eigenthümerin des Gebäudes nach § 1318 a. b. G.-B. haftpflichtig sei. An Schmerzensgeld wurde der Betrag von fl. 200, als Verdienstentgang eine 50perc. Rente des mit dem Betrage von fl. 400 jährlich bezifferten Arbeitsverdienstes angesprochen und hervorgehoben, dass nach dem Gutachten der Aerzte dem Kläger die Leistung schwerer Arbeit untersagt wird, dass der Bruch mit zunehmenden Jahren sich stets vergrössert, die Arbeitsfähigkeit sich immer mehr vermindert, eine bleibende unheilbare Gesundheitsstörung entstanden ist, welche sich zur Lebensgefahr steigern kann. Der Kläger, der mangels anderer Vorbildung nur auf die Bethätigung seiner Körperkraft angewiesen ist, um sich und seine Familie zu ernähren, könne in der Folge nur solche Arbeiten leisten, die den angesprochenen Verdienstentgang rechtfertigen. Das durch die k. k. Finanzprocuratur vertretene Eisenbahnärar bestritt jedwedes Verschulden auf Seite der Bahn und ihrer Organe, wendet zunächst den Mangel der passiven Klagslegitimation ein, weil die Staatsbahn-Direction den Bau dem autorisirten Baumeister Alois D. übertragen hat, der letztere durchaus selbstständig und ohne Einflussnahme der Bahn am 2. Jänner 1899 die Durchführung der Vollendungsarbeiten durch bei ihm bedienstete Zimmermannsarbeiter angeordnet hat, und weil die Uebernahme des Baues durch Collaudirung erst am 17. Jänner 1899 stattfand. Um die Frachtenmanipulation nicht zu hindern, wurde ein provisorisches Magazin errichtet und war beabsichtigt, an dem Tage, an dem der innere Raum des

Magazines fertig sein wird, mit den Waaren aus dem Provisorium in das neugestaltete Magazin zu übersiedeln, und das Provisorium an demselben Tage abzureissen. Die Verwendung einzelner Bestandtheile des alten Magazines, insbesondere die Thore im neuen Gebäude war vertragsmässig vereinbart. Der Kläger sei ferner als Arbeiter in einem der Kranken- und Unfallversicherung unterstehenden Betriebe in diesem Gewerbebetriebe verunglückt und stehe somit ein etwaiger Entschädigungsanspruch gegen eine Person, welche den Unfall verschuldete, insoweit die Unfallversicherungsanstalt zum Schadenersatz verpflichtet ist, lediglich der Anstalt und nicht dem Beschädigten selbst zu, weshalb auch die Einwendung der mangelnden activen Klagslegitimation erhoben wird. Die dem Kläger als Nebenintervenientin beitretende Unfallversicherungsanstalt für das Königreich Böhmen schloss sich den Ausführungen des Klägers, betreffend die Haftpflicht des Eisenbahnärars, an und führte aus, dass mit dem Bescheide der Anstalt vom 2. Mai 1899 dem Kläger nach Beendigung des Heilverfahrens infolge zurückgebliebener theilweiser Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben von dem mit fl. 360.65 ermittelten Jahresverdienste eine 15percentige Rente im jährlichen Betrage von fl. 54·12 zuerkannt wurde, dass sie jedoch den acquirirten Leistenbruch nicht als Unfallsfolge anerkennt und die bezeichnete Rente aus dem Grunde leistet, weil nach den von der Anstalt gepflogenen ärztlichen Erhebungen der Kläger eine traumatische Neurose erlitten hat; gegen den Bescheid vom 2. Mai 1899 stehe dem Kläger innerhalb eines Jahres das Rechtsmittel der Klage an das Schiedsgericht nach § 38 U.-V.-G. zu, und es stehe daher in dieser Hinsicht nicht fest, ob das Schiedsgericht die Anstalt nicht zur Anerkennung des Leistenbruches als Unfallsfolge und zur entsprechenden Erhöhung der Rente verhalten werde. Da die Anstalt die Unfallsrente in Anerkennung einer vom Kläger nicht behaupteten Folge (des Leistenbruches) dem Kläger gewährt, stehe der Anstalt nach § 47, Abs. 2, der Anspruch gegen das geklagte Aerar dem Betrage nach derzeit neben jenem des Klägers; würde sie jedoch den Leistenbruch als Grund zur Unfallsrente anerkannt haben, so müsste sie infolge des im § 47 U.-V.-G. bezeichneten Forderungsüberganges das zwischen den beiden Parteien des Hauptprocesses streitige Recht im Wege der Hauptintervention durch gegen dieselben gemeinschaftlich gerichtete Klage nach § 16 C.-P.-O. für sich wenigstens theilweise in Anspruch nehmen. Dem Rechtsgrunde des Verschuldens des geklagten Aerars nach ist der Schadenersatzanspruch der Anstalt mit dem Anspruche des Klägers vollständig identisch, da bei Obsiegen des Klägers auch für die Anstalt Recht geschaffen wird. Der Nebenintervenient des geklagten Aerars Alois D. bestreitet sein Verschulden und schliesst sich den Ausführungen des Geklagten an. Aus den Strafacten gegen den Magazinsaufseher Wilhelm G., den Baumeister Alois D. und den Zimmermannspolir wird hervorgehoben, dass der Zeuge Anton W., welcher vor Neujahr 1899 einige Schlosserarbeiten in dem neuen Magazin leistete, aussagte, dass das fragliche Thor bereits damals in Gegenwart des Magazineurs Wilhelm G. wegen mangelhafter Befestigung umgefallen ist und auf den Gesellen des Anton W. gefallen wäre, wenn Wilhelm G. es nicht aufgehalten hätte. Mit dem Strafurtheile des Bezirksgerichtes P. vom 10. Mai 1899 wurden die Beschuldigten von der gegen sie wegen § 335 St.-G. erhobenen Anklage wegen eingetretener Verjährung der Strafbarkeit freigesprochen und wurde dieses Urtheil von dem Kreis- als Berufungsgerichte B. vom 19. Juni 1899 bestätigt.

Entscheidungsgründe: Aus dem unbestrittenen Thatbestande, dem Befunde und Gutachten der Gerichtsärzte hat das Gericht die Ueberzeugung gewonnen, dass das Unterlassen der genügend sichernden Vorrichtung an dem Magazinsthore, welches den Unfall herbeiführte, mit dem Entstehen des Leistenbruches im ursächlichen Zusammenhange steht. Es ist ausser Zweifel gestellt, dass bei der Uebernahme des Magazines zur Benützung die zur Verhütung von Unglücksfällen gebotene Vorsicht ausser Acht gelassen wurde, dass das Magazin an dem Tage des Unfalles als mangelhaft bezeichnet werden muss, weil es sich in einem die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande nicht befand. Belangend das Verschulden der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. die Vertretung dieses Verschuldens durch das Eisenbahnärar wird hervorgehoben, dass zwar das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, keine Anwendung findet, weil das Unfallereigniss nicht im Dampfkraftverkehre erfolgte; es ist jedoch die Verschuldenshaftung der Eisenbahnunternehmung aus den §§ 3, 19, 55, 60 und 71 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, abzuleiten. Gemäss § 19 der citirten Betriebsordnung und § 9 des Betriebsreglements vom 27. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 187, haftet die Eisenbahnunternehmung für ihre Organe und Bediensteten, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes von Personen nnd Sachen bedient. Zur Ausführung dieses Transportes gehört auch die Uebernahme des Frachtgutes durch die Eisenbahnbediensteten, weshalb die Unternehmung auch den durch Fahrlässigkeit ihrer Organe bei Uebernahme des Frachtgutes entstehenden Unfall der das Gut aufgebenden Personen zu verantworten hat. Der Magazineur Wilhelm G. beging die Fahrlässigkeit, dass er die Benützung eines noch nicht fertiggestellten und dem § 3 der Eisenbahnbetriebsordnung noch nicht entsprechenden Magazines gestattete, ja geradezu anordnete, ohne früher für eine Sicherung, bezw. Befestigung des Magazinsthores Sorge zu tragen. Für diese Unterlassung ist die Eisenbahnunternehmung, obgleich sie eine juristische Person ist, verantwortlich und hat dieselbe das Verschulden des Wilhelm G. durch Leistung des Ersatzes nach Massgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. zu vertreten, daher auch dem Kläger ein angemessenes Schmerzensgeld zu bezahlen. Das Gericht hat gemäss § 273 C.-P.-O. das Schmerzensgeld mit dem Betrage von fl. 100 bestimmt, und den mehr angesprochenen Betrag von fl. 100 als unbegründet zurückgewiesen. Der Kläger ist Arbeiter in einem der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe, war bei Aufgabe des Leders im Magazine im Betriebe seines Diestherrn thätig, ist daher im Betriebe verunglückt und wurde ihm deshalb von der Unfallversicherungsanstalt eine Jahresrente von fl. 54·12 zugesprochen. Gemäss § 47 U.-V.-G. steht der Entschädigungsanspruch gegen dritte Personen, welche den Unfall vorsätzlich oder durch ein Verschulden verursacht haben, insoweit die Unfallversicherungsgesellschaft auf Grund des Unfallgesetzes zum Schadenersatze verpflichtet ist, auf dieser zu; der Verletzte kann von dieser dritten Person nur denjenigen Betrag fordern, um welchen die nach dem bürgerlichen Rechte ihm gebührende Entschädigung die Unfallsrente übersteigt; es war daher der Kläger mit dem Betrage von fl. 54·12, den er bereits als Rente bezieht, unbedingt abzuweisen. Da nun mit dem Be-

scheide der Unfallversicherungsanstalt die Zuerkennung der Entschädigung wegen des gleichfalls infolge des Unfalles acquirirten Leistenbruches abgewiesen wurde, gegen diese theilweise Abweisung dem Verletzten nach § 38 U.-V.-G. innerhalb eines Jahres das Rechtsmittel der Klage an das Schiedsgericht der Anstalt zusteht, in dieser Hinsicht daher nicht feststeht, ob die gedachte Anstalt nicht vom Schiedsgerichte zur Erhöhung der Rente verhalten werden wird, in diesem Falle aber nach § 47 U.-V.-G. der Entschädigungsanspruch gegen die dritte Person, die den Unfall verschuldete, nur der Versicherungsanstalt zustehen würde, der Verletzte aber nur einen etwaigen Ueberschuss fordern könnte, dieser Ueberschuss aber heute auch nicht annähernd bestimmt werden kann, so stellt sich die Klage bezüglich des den Betrag von fl. 54·12 übersteigenden Betrages der eingeklagten Jahresrente als verfrüht dar, weshalb die dermalige Abweisung dieses Betrages erfolgte. Die gegenseitige Aufhebung der Kosten ist im § 43 C.-P.-O. begründet.

Ueber Berufung beider Streittheile bestätigte das k. k. Oberlandesgericht in Prag mit Urtheil vom 21. October 1899, G.-Z. $\frac{\text{Bc. II. } 218-99,}{2,}$ das Urtheil der ersten Instanz vollinhaltlich.

Gründe: Die Entscheidung der Rechtssache hängt in erster Reihe von der Beantwortung der Frage ab, ob das geklagte Eisenbahnärar für die Körperverletzungen des Klägers zur Ersatzleistung verpflichtet ist, diese Frage ist unter allen Umständen zu bejahen. Nicht der Baumeister Alois D., sondern der bei den Oesterr. Staatsbahnen bedienstete Magazineur Wilhelm G. war es, der zuwider der Bestimmung des § 3 der Eisenbahnbetriebsordnung ein noch nicht fertiggestelltes Magazin noch vor der Collaudirung dem öffentlichen Verkehre zugänglich machte und dadurch die Veranlassung gab, dass das nur mangelhaft befestigte Thor auf den Kläger fiel und denselben körperlich verletzte. In dieser Handlungsweise des Magazineurs Wilhelm G., welchem. wie aus den Strafacten hervorgeht, die Beaufsichtigung und Durchführung der Frachtenmanipulation obliegt, muss aber ein grobes Verschulden erblickt werden, weil derselbe von der mangelhaften Befestigung des Thores genaue Kenntniss hatte. Aus den Strafacten geht hervor, dass der Zeuge Anton W. aussagte, dass dasselbe Thor schon vor Neujahr 1899 in Gegenwart des Wilhelm G. wegen mangelhafter Befestigung umgefallen ist und auf dessen Gesellen gefallen wäre, wenn Wilhelm G. es nicht aufgehalten hätte. Als Wilhelm G. den Auftrag gab, das vom Kläger zur Verfrachtung gebrachte Leder in das neue Magazin zu schaffen, war er sich dessen wohl bewusst, dass das mangelhaft befestigte Thor abermals umfallen müsse und ungeachtet dessen hat er es unterlassen, die nothwendigen Vorkehrungen zu treffen, um das Umfallen des Thores zu verhindern, obschon er in seiner dienstlichen Eigenschaft gemäss § 55, Abs. 3, der Eisenbahnbetriebsordnung hiezu verpflichtet war; diese Nachlässigkeit ist als ein grobes Verschulden im Sinne des § 1294 a. b. G.-B. anzusehen, für welches der dadurch an seinem Körper Beschädigte Ersatz zu verlangen berechtigt ist. Die Haftpflicht des Eisenbahnärars ist dem Kläger gegenüber im § 19, lit. b, der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründet, da sich in dieser gesetzlichen Bestimmung ausdrücklich auf die Bestimmungen des a. b. G.-B. berufen wird und dieselben aufrecht erhalten werden. Das Eisenbahnärar als juristische Person besorgt den Betrieb der Bahn durch Personen, die es selbst aufnimmt und bestellt, und da dieser Betrieb besondere Aufmerksamkeit und den höheren Grad der Vorsicht erfordert, so ist das Eisenbahnärar nach §§ 1299, 1315 und 1318 a. b. G.-B. verpflichtet, den Mangel dieser Aufmerksamkeit und des höheren Grades der Vorsicht bei den von ihm zum Eisenbahnbetriebe bestellten Personen zu vertreten. Das grobe Verschulden des Magazineurs Wilhelm G. muss daher als ein Verschulden des Eisenbahnärars selbst angesehen werden, weshalb dessen Ersatzpflicht nicht blos in den §§ 3, 19 lit. b, 55, 60, 71 der Eisenbahnbetriebsordnung, sondern auch in den §§ 1294, 1295, 1297, 1299, 1315, 1317, 1318 und 1325 a. b. G.-B. enthaltenen Bestimmungen begründet erscheint und konnte deshalb der Berufung des Geklagten in der Sache selbst keine Folge gegeben werden. Auch die Berufung des Klägers ist nicht geeignet, eine Abänderung des angefochtenen Urtheiles herbeizuführen. Der Kläger versucht seine Berufung gegen die Höhe des zugesprochenen Schmerzensgeldes und die angestrebte Erhöhung desselben damit zu motiviren, dass er die Behauptung aufstellt: „Schmerzensgeld ohne Zuerkennung des Verdienstentganges lasse sich allein nicht rechtfertigen.“ In der Klage scheide der Kläger den Anspruch auf Schmerzensgeld von dem Anspruche auf Ersatz des Verdienstentganges; er verlangt daher Geldersätze aus zwei verschiedenen Gründen und es ist deshalb unzulässig, bei der Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes auf den Verdienstentgang Rücksicht zu nehmen, da ja sonst der Ersatz für den Verdienstentgang doppelt zugesprochen werden würde. Mit Rücksicht auf den ärztlichen Krankenbefund erscheint das Schmerzensgeld mit dem Betrage von fl. 100 angemessen und konnte der angestrebten Erhöhung nicht Folge gegeben werden. Unbegründet ist die Berufung insofern, als sie die unbedingte Abweisung der nicht als Folge des Leistenbruches gewährten Unfallsrente von fl. 54·12 anficht. Der Kläger hat am 16. März 1899 die Klage überreicht, daher zu einer Zeit, wo er noch nicht wissen konnte, dass die Unfallversicherungsgesellschaft eine traumatische Neurose als Folge der Körperverletzungen des Klägers constatiren und ihm hiefür eine Jahresrente bewilligen wird; der Kläger begehrt für die ihm zugefügte Verletzung überhaupt, daher nicht einzig und allein wegen des Leistenbruches, sondern wegen aller bei dem Unfalle erlittenen Körperverletzungen eine Jahresrente als Ersatz für den Verdienstentgang; denn zur Zeit der Ueberreichung der Klage hatte die Unfallversicherungsanstalt noch nicht ausgesprochen, dass sie den Leistenbruch nicht als Folge des Unfalles des Klägers anerkenne. Der Kläger verweist diesfalls in seiner Berufung auf den von der Unfallversicherungsanstalt überreichten Schriftsatz; allein dieser Schriftsatz hat nur den Zweck, um das Interesse der Anstalt an diesem Rechtsstreite durch deren Eintritt als Nebenintervenientin darzuthun. Die vom Standpunkte der Unfallversicherungsanstalt im Schriftsatze vorgebrachte Behauptung, dass Kläger den Ersatz für den Verdienstentgang wegen des erlittenen Leistenbruches begehrt, ist nicht geeignet, den Klagsanführungen und der Klagsschlussbitte eine andere Deutung zu geben. Die dem Kläger von der Anstalt zugesprochene Unfallsrente von jährlich fl. 54·12 bleibt immer ein Ersatz für den durch die Körperverletzung des Klägers erlittenen Verdienstentgang, mag derselbe durch die Verletzungen am Kopfe, wie die Unfallversicherungsanstalt erkannte, oder durch den Leistenbruch

veranlasst worden sein. Im seinem Verhältnisse zur Anstalt kann der Kläger von einer dritten Person, hier dem Eisenbahnärar, nur diejenige Differenz fordern, die sich zwischen der ihm nach dem bürgerlichen Rechte etwa gebührenden Rente und jener Rente ergibt, die ihm von der Unfallversicherungsanstalt zugewiesen wird. Daraus ergibt sich aber, dass der Kläger vom Eisenbahnärar nur einen die Unfallsrente übersteigenden Betrag, niemals aber nochmals denselben Betrag verlangen kann, den er bereits zugewiesen erhalten hat. Aus diesem Grunde ist die unbedingte Abweisung des Klägers bezüglich der von der Unfallversicherungsanstalt gezahlten Rente von fl. 54·12 gerechtfertigt, weil diese Rente sich als ein Theil der angesprochenen Rente ergibt. Um aber die Höhe der angesprochenen Rente bestimmen zu können, muss vor Allem die Höhe des Betrages festgestellt werden, welchen die Unfallversicherungsanstalt im Falle einer für den Kläger günstigen Entscheidung des Schiedsgerichtes wegen des erlittenen Leistenbruches an jährlicher Rente zu zahlen verpflichtet sein wird. So lange dieser Betrag nicht sichergestellt ist, fehlt dem Gerichte jede Grundlage, die obige Differenz zu berechnen oder aber auszusprechen, dass dem Kläger kein höherer Betrag auch nach bürgerlichem Rechte gebühre, als der ihm von der in erster Reihe zum Ersatze verpflichteten Unfallversicherungsanstalt angewiesen wurde. Allerdings kann das Gericht den Kläger nicht zwingen, die Klage an das Schiedsgericht zu überreichen; aber es hat andererseits keine Macht, ihn daran zu verhindern, und so lange nicht die einjährige Frist zur Ueberreichung dieser Klage verflossen und nicht sichergestellt ist, in welchem Masse eine Rente wegen des erlittenen Leistenbruches von der Unfallversicherungsanstalt zuerkannt worden ist, ist das Gericht nicht in der Lage, zu beurtheilen, ob überhaupt und in welcher Höhe dem Kläger ein Ersatz für den Verdienstentgang wegen des erlittenen Leistenbruches gebühre und ist daher die dermalige Abweisung des den Betrag von fl. 54·12 übersteigenden Betrages als Verdienstentgang im § 47 des Unfallversicherungsgesetzes gerechtfertigt. Die gegenseitige Kostenaufhebung gründet sich im § 43 C.-P.-O.

In der gegen beide Urtheile überreichten Revisionsschrift des Klägers wurde ausgeführt, dass nach dem gerichtsärztlichen Gutachten nur der Leistenbruch als Unfallsfolge constatirt wurde und derselbe eine dauernde Gesundheitsstörung zur Folge habe, dass die von der Unfallversicherungsanstalt bemessene Rente für die von ihr als Unfallsfolge angenommene Neurose nach § 39 U.-V.-G. mit der Zeit einer Aenderung unterliege, auch gänzlich eingestellt werden könne, weshalb die unbedingte Abweisung dieses Theilbetrages die spätere Geltendmachung desselben gegen das Eisenbahnärar, welches res judicata einwenden könne, gehindert werde. In der damaligen Abweisung der restlichen Rente liege eine Verweigerung der richterlichen Hilfe, welche erst nach Anrufung des Schiedsgerichtes gewährt werde, und werde sohin dem Unfallsrechte eine Priorität vor dem bürgerlichen Rechte eingeräumt, trotzdem im § 47, Abs. 1, des Unfallversicherungsgesetzes ausgesprochen wird, dass die Haftung dieser dritten Personen sich nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften bestimmt, dass sohin das Gericht über das Verschulden und über den aus dem Grade des Verschuldens sich ergebenden Umfange des Ersatzes zu entscheiden hat; hiefür spreche auch die textliche Verschiedenheit der §§ 46 und 47, indem im ersten Falle der Versicherte gegen den dolosen Betriebsunternehmer nur die Differenz zwischen der nach bürgerlichem Rechte zu bemessenden Rente und der Unfallsrente geltend machen könne, während jedoch die Haftung gegen dritte Personen einer solchen Beschränkung nicht unterliegt und vom Verletzten geltend gemacht werden kann. Der im zweiten Absatze des § 47 der Unfallversicherungsanstalt eingeräumte Anspruch, welcher im vorliegenden Falle deshalb entfällt, weil die Anstalt den Leistenbruch als Unfallsfolge nicht anerkannte, werde durch das Klagerecht des Verletzten nicht berührt, da der ersiegte Anspruch desselben kraft des Gesetzes an die Anstalt übergeht und hierin nur eine zu Gunsten der Anstalt statuirte Assignation gelegen ist. Da die Unfallversicherung sich auf einen weiten Kreis der Bevölkerung ausdehnt, so werden allmälig Schadenersatzprocesse der gerichtlichen Judicatur entzogen werden, weil solche Stritte wegen der offenbar nicht bedeutenden und im richterlichen Zuspruche an und für sich zweifelhaften Differenz zwischen der Rente nach dem bürgerlichen Rechte und der Unfallsrente schon mit Rücksicht auf den Kostenersatz gewagt sind und unterbleiben werden.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit Urtheil vom 28. December 1899, Z. 18.448, über die Revision des Klägers und über die auch vom geklagten Eisenbahnärar überreichte Revision erkannt: der Revision des Klägers wird insofern stattgegeben, dass die Abweisung auch in Betreff des Betrages von fl. 54·12 für dermalen zu gelten habe; im Uebrigen werden die beiden untergerichtlichen Urtheile bestätigt und die Kosten der beiderseitigen Revisionsschriften gegen einander aufgehoben; das geklagte Eisenbahnärar ist schuldig, dem Kläger die Kosten der Revisionsbeantwortung zu bezahlen.

Gründe: Da festgestellt ist, dass der Kläger behufs Aufgabe des mitgebrachten Leders bemüssigt war, das Magazin zu betreten, und da die gefährliche Aufstellung des Thores dem Magazineur Wilhelm G., der dieses Leder übernehmen sollte und die Benützung des neuen Magazines verfügte, laut Aussage des Zeugen Anton W. bekannt war, so erscheint nach den allgemeinen Bestimmungen der §§ 1294 und 1295 a. b. G.-B. und der §§ 3, 19 lit. b Eisenbahnbetriebsreglement das Eisenbahnärar als der Eigenthümer und Benützer des Magazines dem Kläger gegenüber verantwortlich, ohne dass derselbe es nöthig hätte, weitere Nachforschung darüber pflegen, wen das Verschulden der gefährlichen Aufstellung dieses Thores trifft; es ist auch demnach vollkommen gleichgiltig, in welchem Rechtsverhältnisse der Baumeister Alois D. dem Eisenbahnärar gegenüberstand, weshalb die über das angebliche Verschulden des Baumeisters angebotenen Beweise mit Recht nicht zugelassen wurden. Das mit fl. 100 zugesprochene Schmerzensgeld ist mehr als ausreichend; was den Verdienstentgang anbelangt, so kann über denselben thatsächlich dermalen nicht abgesprochen werden, weil nicht erwiesen vorliegt, dass der Kläger trotz des Leistenbruches und seiner verminderten Arbeitsfähigkeit heute schon eine Einbusse an seinem Einkommen erlitten hat und in welchem Masse; doch war auch bezüglich des Betrages von fl. 54·12 die Klage blos für dermalen abzuweisen, da ja nicht ausgeschlossen erscheint, dass die Unfallversicherungsanstalt diesen jährlichen Betrag von fl. 54·12 mit der Zeit entzieht, in welchem Falle er denselben gegen das Eisenbahnärar nicht mehr ansprechen dürfte, ohne dass ihm die Einwendung der entschiedenen

Streitsache entgegengesetzt werden könnte. Nachdem jedoch der Dienstgeber des Klägers Rudolf P. angegeben hat, dass er den Kläger mit Rücksicht auf seine langjährigen Dienste, so lange es geht, nicht entlassen wolle und demselben keine geringere Entlohnung als bisher zahle, so ist von einem geminderten Arbeitereinkommen von Seiten des Klägers dermalen keine Rede. DieBeschwerde gegen den gleichförmigen Kostenspruch der beiden unteren Gerichte erscheint unbegründet, da die Revision nur von einem unbedeutenden Erfolge begleitet ist.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der Vollversammlung dieser Commission vom 6. März d. J. war beschlossen worden, eine Schablone der projectirten Haltestelle Ferdinandsbrücke der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn an Ort und Stelle errichten zu lassen, um sich über die künstlerische Wirkung der projectirten Pavillons ein Urtheil bilden zu können.

Nachdem in der Zwischenzeit eine Schablone der Façade des flussabwärts gelegenen Pavillons hergestellt und die übrigen Theile desselben durch Lattenprofile abgesteckt worden waren, fand am 9. April die Besichtigung der Schablone durch die Mitglieder der Commission für Verkehrsanlagen in Wien statt.

Daran schloss sich eine gemeinsam mit den Mitgliedern der Donau-Regulirungs-Commission auf dem Dienstschiffe dieser letzteren unternommene Fahrt im Donaucanale, und zwar wurde vorerst stromabwärts bis zur Einmündung des Wienflusses gefahren und eine am linken Canalufer aufgestellte Schablone eines Theiles der am Donaucanale auszuführenden Quaimauern besichtigt.

Sodann wurden während der Fahrt stromaufwärts die in Ausführung begriffenen Bauten der Donaucanallinie, sowie die Arbeiten behufs Herstellung der Quaimauern am Donaucanale in Augenschein genommen.

Oberhalb der über den Donaucanal führenden Brigittabrücke wurde gelandet und seitens des k. k. Baudirectors der Wiener Stadtbahn, Sectionschefs von Bischoff, die Situirung der Haltestelle Brigittabrücke, sowie die von dort ausgehende Abzweigung der Verbindungscurve zur Gürtellinie, welche auf einem anfangs getheilten Viaducte die nach Heiligenstadt führende Donaucanallinie übersetzt, an der Hand von Plänen eingehend erläutert.

Hierauf wurde die Rückfahrt zum Landungsstege bei der Ferdinandsbrücke angetreten.

Anschliessend an diese Besichtigungen fand eine Vollversammlung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek statt, in welcher über das Project der Haltestelle Ferdinandsbrücke eingehend berathen wurde. In der hierüber geführten Discussion, an welcher sich auch Se. Excellenz der Herr Statthalter Graf Kielmansegg als Vorsitzender des für den Gegenstand eingesetzten Specialausschusses lebhaft betheiligte, wurde hervorgehoben, dass gegen das vorgelegte Project mehrfache Bedenken obwalten. Herr Bürgermeister Dr. Lueger wies unter Anderem darauf hin, dass die zu errichtenden Haltestellengebäude mit der an Stelle der bestehenden Ferdinandsbrücke in nicht allzu ferner Zeit neu zu erbauenden Brücke architektonisch im Einklange stehen sollen. Es dürfe daher durch die Ausführung des vorliegenden Projectes für die Haltestellen-Pavillons dem erst aufzustellenden Projecte für die Brücke nicht präjudicirt werden. Sohin wurde beschlossen, für die Stadtbahnhaltestelle ein neues Project ausarbeiten zu lassen, welches unter Festhaltung des Charakters eines Provisoriums sich in der Stilrichtung mehr den einfacher ausgestalteten Haltestellen der Wiener Stadtbahn in den Untergrundstrecken nähert.

Weiter wurde die Ausführung von acht Ventilationsöffnungen in der Eindeckung der Theilstrecke Carlsplatz—Stadtpark beschlossen und zugleich bestimmt, dass der Bau sofort zur Ausführung zu bringen sei, um die Dampfabzüge noch vor Eintritt des Hochsommers in Wirksamkeit treten zu lassen.

Sodann wurden noch verschiedene Gegenstände finanzieller Natur berathen und schliesslich eine Reihe von Mittheilungen, darunter jene über die verfügte Notirung der Schuldverschreibungen der Emission 1900 des Commissionsanlehens im amtlichen Coursblatte der Wiener Börse, sowie über die seitens der Oesterreichisch-ungarischen Bank ausgesprochene Belehnbarkeit dieser Schuldverschreibungen zur Kenntniss genommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 19. März, Z. 9834, dem Budapester Civilingenieur und Professor an der Budapester technischen Hochschule Ladislaus Szesztay für eine von einem geeigneten Punkte im Bereiche der Haupt- und Residenzstadt Budapest ausgehende und mit Benützung entsprechender Strassenzüge der rechtsuferseitigen Stadtbezirke (Ofen) über Szemlöhegy bis zur Gemarkung der Gemeinde Hidegkut und weiterhin bis zu den dortigen Sommerfrische-Anlagen führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 19. März, Z. 12.812, der Direction der Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft der kgl. Freistadt Nagyvárad (Grosswardein) für eine von einem geeigneten Punkte ihres innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigende und mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis zur Station Oesi der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Nagyvárad-Oesi-Dévaványa-Gyóma führende normalspurige Strasseneisenbahn, eventuell Localbahn, in beiden Fällen mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 19. März, Z. 15.169, dem Paul Molnár de Ogya in Budapest und dem Advocaten Dr. Isidor Neumann in Czegléd für eine von der Station Soroksár der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Alsó-Némedi, Bugyi, Felsö-Peszér und Alsó-Peszér bis Jász-Kerekegyháza (Comitat Jász-Nagy-Kun-Solnok) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 19. März, Z. 15.415, dem Grossgrundbesitzer Béla Fay in Puszta-Monostor und Consorten für eine

a) von der Centralstation Szolnok der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, über die Szagyvabrücke führende und sich mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Szolnok verzweigende und an zwei Punkten den Frachtenbahnhof der kgl. Ungarischen Staatsbahnen berührende,

b) vom Frachtenbahnhofe Szolnok der Linie a) ausgehende und von dort aus an einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Betriebsnetzes in dieses einmündende, und zwar auf beiden Linien für den Personen- und Frachtenverkehr einzurichtende

normalspurige Strasseneisenbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 19. März, Z. 17.145, der Direction der Budapester Actiengesellschaft für elektrische Verkehrsanlagen („Részvény társaság villamos és közlekedési vállalatok számára") für eine

a) aus dem Weichbilde der kgl. Freistadt Györ (Raab) ausgehende, bis zum Donauhafen und der Aufnahmsstation Györ der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,

b) vom Ausgangspunkte der Linie a) bis zum Bahnhofe Györ der Hauptlinien Budapest — Bruck a. d. L. und Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Györ — Gutas — Uj-Dombovár und der Linie Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth abzweigende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Györ einerseits bis zur k. u. k. Jägerkaserne, andererseits bis zum Comitatshause führende

Linie; sämmtliche Strecken des Netzes als normalspurige Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe (Hochleitung) auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 20. März 1900, Z. 9834, dem Civilingenieur und Professor an der Budapester technischen Hochschule Ladislaus Szesztay, als Vorconcessionär der voran in 1) projectirten Linie Budapest—Hidegkut, für eine

a) in Fortsetzung dieser Linie bis zur Gemarkung der Gemeinde Solymár und der dortigen Villenanlage am Abhange des Svábhegy- (Schwabenberg-) Gebirgsstockes führende,

b) von der zukünftigen Station Hidegkut abzweigende und mit Berührung des Wallfahrtsortes Maria-Remete die 1) und 6a) mit der Sommerfrische Budakesz (jenseits der Wasserscheide),

c) gleichfalls von Hidegkut aus die vorbenannten drei Linien mit der Gemeinde Nagy-Kovácsi

verbindende Linie; sämmtliche Strecken des vorangeführten Strasseneisenbahnnetzes als normalspurige Linien mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

7. Mit Erlass vom 19. März 1900, Z. 13.612, dem Gutsbesitzer von Mezö-Szt. Mihálytelek Baron Josef Thoroczkay für eine von der Station Nagy-Enyed der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Torda-Aranyos, Alsó-Fehér und Hunyad in Fortsetzung der Linie Aranyos-Gyéres—Torda über Nyirmezö und Toroczkó-Szt. György in der zukünftigen Station Borév mit der projectirten Localbahn Torda - Topánfalva - Brád verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

8. Mit Erlass vom 19. März 1900, Z. 62.264, dem Gutsbesitzer von Nészay Elemér Blaskovich für eine

a) von der zukünftigen Station Rétság der projectirten Localbahn Verócze (Nógrád-Verócze) — Rétság — Drégely-Palanka (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1899) abzweigende und diese in radialer Richtung im Bereiche der Comitate Nográd und Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun über Felsö-Peteny, Alsó-Peteny, Nésza, Csövár, Alsó-Pencz, Felsö-Pencz, Rád, Duka, Vácz - Kishartyán, Ráttot, Kis-Szt. Miklós, Veresegyháza und Fóth in der Station Palota-Uj-Pest mit der Hauptlinie Budapest—Marchegg,

b) von der zukünftigen Station Duka ausgehende, die Linie a) in der Station Vácz gleichfalls mit der vorbenannten Hauptbahn

verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

9. Mit Erlass vom 19. März 1900, Z. 79.681 ex 1899, der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Gfrerer, Schoch & Grossmann für eine von der Station Bács-Almás der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Kun-Baja, Tavankut, Bajmok, Pacsér, O-Moravicza und O-Szivácz in der zukünftigen Station Cservenka mit der projectirten schmalspurigen Localbahn Topolya-Palánka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 119 ex 1899, Vorconcession Post 2) verbindende, gleichfalls schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

10. Mit Erlass vom 21. März 1900, Z. 82.064 ex 1899, dem Advocaten Dr. Josef Molnár in Csik-Szereda für eine von der Station Tasnád-Szántó der Szilágysäger Comitats-Localbahnen abzweigende und diese über Ér-Szodoro, Ér-Endréd und Vasad in der Station Ér-Mihályfalva mit der Hauptlinie Budapest—Püspök-Ladány—Marmaros-Sziget — Körösmezö der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Biharer Comitats-Localbahn Nagyvárad (Grosswardein) — Ér-Mihályfalva verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Zágráb (Agram)-Samobor. (Constituirende Generalversammlung.) Am 20. März fand in Agram unter Vorsitz des Präses des Gründungscomité, Heinrich von Francisci, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Zágráb-Samobor (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 12) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründungscomité über die Erfolge seiner Thätigkeit zur Verlesung. Diesem zufolge wurde von Seiten der Direction der Vereinigten Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft in Berlin und Wien das mit K 1,372.600 bemessene Actiencapital, zerlegt in 2030 Stück Stammactien à K 200 und 4833 Stück Prioritätsactien à K 200, voll gezeichnet. Die Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als schmalspurige Localbahn (76 Centimeter Spurweite) mit elektrischem Betriebe zu erbauenden und als solche in eigener Regie der Direction der Gesellschaft zu betreibenden Linie sind mit K 1,160.000 bemessen, von welcher Summe Beträge von je K 150.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und von K 16.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen. Die neue Linie erhält directen Anschluss an das Strasseneisenbahnnetz von Agram, führt über Vrabce, Stenjevec (Landes-Irrenanstalt), Susedgrad (nächst der gemeinsamen Station Podsused der Linie Steinbrück—Podsused—Zágráb—Sziszék der Südbahn-Gesellschaft [im Péageverhältnisse zu den kgl. Ungar. Staatsbahnen] und der Zagorianer Localbahn Csáktornya-Vorosd-Zabok-Podsused-Zágrab und Krapina-Zabok des Staatsbetriebes) und jenseits der Save weiterhin über Sveta-Nedelja bis Samobor, woselbst eine im Bereiche der Samoborer Kupfer- und Kohlenbergbaureviere projectirte Werksbahn Anschluss an die neue Linie erhalten und durch diese die Verbindung der Reviere mit der Landeshauptstadt Zágráb hergestellt werden wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung des Trajectverkehres zwischen der Station Esztergom-Csavargözös und Esztergom-Stadt.) Mit 1. April ist der während der Wintermonate eingestellt gewesene Verkehr des Dampftrajectes zwischen der Station Esztergom-Csavargözös (Gran-Traject) und der Stadt Gran wieder eröffnet worden. Infolgedessen nehmen die auf der Linie Budapest—Marchegg fahrplanmässig verkehrenden Züge in beiden Richtungen Aufenthalt in Csavargözös, und werden von allen Stationen aus wieder directe Fahrkarten nach Esztergom-Város (Stadt Gran) ausgegeben.

— (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf einzelnen Linien.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in der Frage der theilweise neuen Normirung der Minimal- und Maximal-Fahrgeschwindigkeit der Züge auf einzelnen Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, bezw. der fallweisen Erhöhung des bisher dort normirt gewesenen Maximal-Fahrtempo im Interesse der Beschleunigung des Zugsverkehres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37) sich veranlasst gefunden, diese Begünstigung vorläufig auch auf gewisse fahrplanmässige Personenzüge

I. der Hauptbahn Budapest—Salgó-Tarján—Fülek—Ruttka, und zwar der 126 km langen Theilstrecke Budapest—Salgó-Tarján, von 76 km per Stunde auf 80 bis 90 km (anschliessend an den bereits laut Bericht Vrdgs.-Bl. Nr. 37, Post 6, auf gleichfalls 80 bis 90 km erhöhten Zugsverkehr der Strecke Salgó-Tarján—Ruttka);

II. der Localbahn Székelyhid—Margitta—Szilágy-Somlyó der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Mátraer Comitatsbahnen, und zwar der derzeit bereits im Betriebe stehenden, 26 km langen Theilstrecke Székelyhid—Margitta von bisher 30 km per Stunde auf 40 km auszudehnen.

Revision des Haftpflichtgesetzes der Eisenbahn-Verwaltungen und Ausdehnung desselben auf Eisenbahnen mit elektrischem Betriebe. Das Gesetz, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen bei Verkehrsunfällen, stammt aus dem Jahre 1869, also aus einer Zeit, in welcher es ausschliesslich mit Dampf betriebene Eisenbahnen gab. Die Entwicklung und der Zuwachs elektrischer Bahnen sind aber in den letzten Jahren in einem solchen Masse fortgeschritten, dass die Beschränkung der Giltigkeit des Haftpflichtgesetzes auf die Locomotiveisenbahnen als eine Lücke empfunden werden muss. Wie nun aus Budapest berichtet wird, hat der kgl. ungar. Handelsminister eine Revision des Haftpflichtgesetzes in Erwägung gezogen und es sind die Vorarbeiten für eine solche bereits eingeleitet worden, bei welchem Anlasse nicht blos die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf die elektrischen Bahnen in Betracht gezogen, sondern auch die Frage erwogen werden wird, ob das Gesetz an der Hand der gewonnenen Erfahrungen nicht auch in anderer Richtung einer Abänderung zu unterziehen sein wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Eröffnung des Haltepunktes Dieblingen.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wurde am 1. April der an der Bahnstrecke Saargemünd—Beningen zwischen den Verkehrsstellen Farschweiler und Hundlingen neu eingerichtete Haltepunkt Dieblingen für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr eröffnet.

Bayern. (Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen in elektrischen Betrieben.) Die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen hat ihren sämmtlichen Oberbahnämtern, Central- und Betriebswerkstätten eine Anzahl Abdrücke der vom Verbande deutscher Elektrotechniker herausgegebenen „Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen in elektrischen Betrieben“ zugehen lassen, um vorkommenden Falles auch in den Anlagen der bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung nach denselben zu verfahren; jedem der hauptsächlich betheiligten Werkstättenbeamten, den leitenden Werkführern und den Vorständen sämmtlicher elektrisch beleuchteten Stationen wird ein Abdruck gedachter Anleitung zugetheilt und ausserdem ist angeordnet, dieselbe in Placatform mittelst Aufhängung in den Elektricitätswerken, sowie in den Schalt- und Transformatorenräumen zur Kenntniss des in Betracht kommenden Arbeiterpersonals zu bringen.

Russland. (Eröffnung der Ssawelowschen Zweigbahn der Moskau-Jarosslaw-Archangelsker Eisenbahn.) Am 12./24. Februar ist der zeitweilige Personen- und Güterverkehr zwischen der Station Moskau-Jarosslawskaja und den Stationen Besskudnikowo, Lobnä, Ikscha, Dmitrow und Tatjanino der neu eröffneten, 74 Werst = 79 km langen Zweigbahn eröffnet worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis 17. April 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

11. April, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa“, Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

12. „ um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

13. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan“, Capitän G. Gilhuber, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteinuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna und Spizza.

14. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia“, Capitän L. Ivancich, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

17. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Niobe“, Capitän G. Wessely, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Cnrzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

11. April, 13. „, 16. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän F. de Marocchino — nm Mitternacht.

Vergnügungsfahrt:

15. April, Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

11. April, nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia“, Capitän E. Mecozzi, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern. Ankunft in Triest des Lnxnszuges London—Ostende—Wien—Triest am 11. April nm 10 Uhr 58 Minuten Früh.

12. „ nm 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Apollo“, Capitän P. Ivellich, mit Berührung von Fiume,* Dnrazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Canea †, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

15. „ nm 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Styria-Lloyd“, Capitän P. Badessich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesme, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Constanta, Sulina, Galatz und Braila.

17. „ nm 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Vorwärts“, Capitän G. Burgstaller, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa, und in Piräus nach Khios und Smyrna.

18. „ nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis“, Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern.

† Die Ausstellung in Canea wird am 1. Mai eröffnet und dauert einen Monat

Ostindien, China und Japan.

15. April, nm 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Moravia“, Capitän A. Calahrese, mit Berührung von Fiume*, Port Said, Snez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Trieste“, Capitän A. Mitis, mit Berührung von Fiume, Port Said, Snez, Aden, Karachi, Bombay** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperatrix“, Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe.

Brasilien.

10. Juni, Dampfer „.....“, Capitän ....., nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXII. Stückes.) Das am 10. April herausgegebene LXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4826: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. April 1900, Z. 58.125, betreffend die Bestimmung der Stationen Neustraschitz und Chiesch als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Nr. 4827: Verfügung des königl. württembergischen Ministeriums des Innern in Stuttgart vom 15. Februar 1900 (Reichs-Anzeiger Nr. 46/1900), betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für rohes Schweinefleisch aus Rumänien.

— (Inhalt des LXIII. Stückes.) Das am 11. April herausgegebene LXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4828: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 9. April 1900, Z. 32.581, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Bruck a. d. Mur, Pettau und Rann.

Nr. 4829: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 9. April 1900, Z. 32.599, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Gottschee in Krain.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des IV. Nachtrages zum Tarife, Theil III, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 gelangt der Nachtrag IV zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc., Theil III, Heft 3, vom 1. Februar 1898 zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge I—III.

Insoweit durch Nachtrag IV Frachterhöhungen und sonstige Erschwerungen eintreten sind dieselben erst ab 15. Juni 1900 giltig.

Abdrücke des Nachtrages IV sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 11. April 1900. [361]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer, bezw. Südwestdeutscher Güterverkehr.

Einführung des II. Nachtrages zu den Gütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. April 1898.

Mit 1. Mai 1900 gelangt je ein Nachtrag II zu den Gütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. April 1898 zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten ausser Ergänzungen, bezw. Berichtigungen der Vorbemerkungen der Tariftabellen und der Ausnahmetarife der Haupttarife Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Lochau und Mannheim Industriehafen.

Tariferhöhungen, welche durch die neuen Nachträge eintreten, sind erst ab 15. Juni 1900 giltig.

Exemplare der hiedurch eingeführten Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 0·25 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. April 1900. [362]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung der Frachtsätze für Petroleum, roh und raffinirt etc., im Tarife, Theil II.

Mit 1. Juni 1900 wird der im Tarife, Theil II, des bezeichneten Verkehres, giltig vom 1. Jänner 1894, enthaltene Ausnahmetarif Nr. 20 für Petroleum, roh und raffinirt etc., dann für Petroleumfässer ausser Kraft gesetzt.

Mit demselben Zeitpunkte werden neue Frachtsätze hiefür zur Einführung gelangen.

Wien, am 12. April 1900. [363]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung des Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit 1. Juni 1900 wird der Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. October 1895 für den obbezeichneten Eisenbahnverband sammt allen Nachträgen aufgehoben.

Wegen Einführung eines neuen Tarifes wird Bekanntmachung rechtzeitig erfolgen.

Wien, am 12. April 1900. [364]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Bayerischer Güterverkehr.

Nachtrag IV zum Tarif-Theil II vom 1. Februar 1899.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 gelangt zum Tarif-Theil II für den Württembergisch-Bayerischen Güterverkehr vom 1. Februar 1899 der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung und Aenderung der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung.
2. Ergänzung und Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
3. Einbeziehung der bayerischen Stationen Nürnberg Nordostbahnhof, Nürnberg Nordbahnhof und Wuzlhofen, sowie der württembergischen Stationen Aepfingen, Auenstein, Gerabronn, Ilsfeld, Langenburg, Ludwigsruhe, Maselheim, Ochsenhausen, Raboldshausen, Reinstetten und Wennedach.
4. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 (für Holz); neuer Ausnahmetarif Nr. 14 (für Schwefelkiesabbrände).
5. Sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Wien, am 11. April 1900. [365]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica. Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Aufnahme der Lagerhäuer der Firmen Gartenberg & Schreier und Jakob Baidaff in Kolomea als Reexpeditionsstellen für Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf finden die directen Frachtsätze der Tarife

a) Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896;
b) Theil II, für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach vom 1. Jänner 1897, Ausnahmetarif Nr. 2;
c) für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über

Warschau—Granica vom 1. Jänner 1893, Specialtarif 1;

d) für den Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland vom 1. October 1894, Ausnahmetarif Nr. 1

bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station im Verkehre von Nowosielitza transit, Sereth transit, bezw. hinsichtlich des Tarifes für den „Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galzien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica" von jenen Tarifstationen, für welche die Verkehrsleitung über Kolomea erfolgt, unter Einhaltung der in den voraufgeführten Tarifen für die Reexpedition von Getreide etc. enthaltenen Bestimmungen auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition in den Kolomeaer Lagerhäusern der Firmen Gartenberg & Schreier und Jakob Baidaff Anwendung.

Wien, am 9. April 1900. [366]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Neuausgabe des Tarifes, Theil V, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes (ausgenommen Retortenkohle, Retortenkokes aus Leuchtgasfabriken und Petroleumkokes), Theil V, Heft 2, für den in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverband zur Einführung.

Der neue Tarif enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch), Frankfurt a. M.-Sachsenhausen Hafen (linksmainisch), Gustavsburg, Ludwigshafen a. Rh., Mainz Hauptbahnhof, Mainz Hafen, Mannheim B.B., Mannheim Industriehafen und Rheinau einerseits und den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) andererseits.

Hiedurch wird der Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes, Theil V, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894 aufgehoben, bezw. ersetzt.

Insoweit durch den neuen Tarif gegen seither Frachterhöhungen eintreten oder seither bestandene Frachtsätze nicht erneuert werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juni 1900 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 11. April 1900. [367]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vergnügungsfahrten zwischen Prag (Staatsbahnhof) und Libotz.

Vom 6. Mai bis einschliesslich 9. September 1900 werden an Sonn- und Feiertagen zu bestimmten Zügen Hin- und Rückfahrkarten zu nachstehenden ermässigten Preisen, in welchen die Stempelgebühr enthalten ist, ausgegeben werden:

Von	Nach Weleslawin und zurück II. Cl.	Nach Weleslawin und zurück III. Cl.	Nach Libotz und zurück II. Cl.	Nach Libotz und zurück III. Cl.
	Heller			
Prag (Staatsbahnhof)	120	80	120	80
Prag (Bubna)	80	40	100	60
Prag (Sandthor)	80	40	80	40

Die näheren Bestimmungen sind den ausgehängten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 10. April 1900. [368]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Schlafwagenverkehr Wien—Karlsbad und Wien—Prag.

Vom 1. Mai 1900 angefangen werden bei den Schnellzügen Nr. 5/n St.E.G. und Nr. 29 B.E.B., bezw. Nr. 30 B.E.B. und Nr. 8/n St.E.G. in den Relationen Wien—Karlsbad über Brünn—Prag und Wien—Prag über Brünn besondere Schlafwagen in Verkehr gesetzt.

Für die Benützung dieser Schlafwagen sind ausser den tarifmässigen Schnellzugsfahrpreisen für die I. Classe, bezw. II. Classe noch folgende Gebühren zu entrichten:

rücksichtlich der Strecke Wien—Karlsbad oder umgekehrt:

für die I. Classe 10 Kronen 80 Heller per Fahrkarte
„ „ II. „ 8 „ 40 „ „ „

rücksichtlich der Strecke Wien—Prag oder umgekehrt:

für die I. Classe 8 Kronen per Fahrkarte
„ „ II. „ 6 „ „ „

Wien, am 12. April 1900. [369]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Anhange des Tarifes, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1900.

Mit 1. Mai 1900 gelangt der Nachtrag I zum Anhange des angeführten Tarifes, enthaltend: Aufhebung von Frachtsätzen, directe Frachtsätze für speciell angeführte Artikel in den näher bezeichneten Relationen, Ergänzung der Position 31 des Anhanges und Berichtigungen, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, sowie von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. April 1900. [370]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe einer neuen Uebersicht der giltigen Personen- und Gütertarife.

Am 15. April 1900 gelangt eine Neuauflage der ab 1. October 1896 giltigen Uebersicht der bestehenden Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Localverband und Transitverkehr der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Localbahnen Brandeis a/E.-Neratowitz und Swoleňowes-Smečna, welche auf einen dreimaligen Wechsel der Tarife etc. eingerichtet ist, zur Einführung.

Exemplare der neuen Tarifübersicht sind zum Preise von 4 Kronen per Stück bei dem gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, erhältlich.

Wien, am 13. April 1900. [371]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. Mai 1900 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	432
Prag—Bodenbach	431
Bodenbach—Aussig	404
Střebichowitz-Winařitz—Kralup	2412, 2414, 2416
Kralup—Střebichowitz-Winařitz	2411, 2413, 2415
Prag—Kralup	433, 435
Rostok—Prag	422, 424, 426, 428
Prag—Rostok	421, 423, 425, 427
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Böhmisch-Trübau	308
Böhmisch-Trübau—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	224, 234
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	118
Grussbach-Schönau—Brünn	117
Grussbach-Schönau—Wien	104, 112
Wien—Grussbach-Schönau	103, 107
Mistelbach—Wien	108, 110, 114
Wien—Mistelbach	109, 111, 113
Wien—Stadlau	123
Stadlau—Wien	124
Wien—Marchegg	101
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L. St.E.G.	103
Bruck a/L. St.E.G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen Gottes	632
Segen Gottes—Brünn	631

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ungar.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, im April 1900. [372]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise für Schnellzüge über Olmütz.

Aus Anlass der mit 1. Mai 1900 auf den Strecken Olmütz—Jägerndorf—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals in Verkehr kommenden Schnellzüge gelangen zwischen den Stationen Wien (Nordbahnhof), Brünn, Prerau, Prossnitz, Sternberg einerseits und Stationen der vorbezeichneten Strecken andererseits via Olmütz combinirte Fahrkarten für Schnell- und Personenzüge zur Einführung.

Die bezüglichen Preise sind aus den in den Ausgabestationen affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 12. April 1900. [373]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Myslowitz und Troppau.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 15. Mai 1900 gelangen directe Fahrpreise und Gepäckssätze zwischen Pöstyén einerseits und Berlin (Stadtbahn), Görlitz andererseits, Tepla—Trencsén-Teplitz einerseits und Ratibor andererseits, Tátra-Lomnicz einerseits und Berlin (Stadtbahn), Breslau, Brieg, Gleiwitz, Kattowitz, Liegnitz, Oppeln, Ratibor andererseits über Oderberg zur Einführung.

Näheres ist aus den in den vorgenannten Stationen zur Affichirung kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 10. April 1900. [371]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarifnachtrages XVII.

Mit 1. Mai 1900 tritt der Nachtrag XVII zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 in Kraft.

Exemplare desselben erliegen bei der unterzeichneten Direction und in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt und in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·10, resp. 12 h erhältlich.

Wien, am 10. April 1900. [375]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Giltigkeit der Schülerkarten an Sonn- und Feiertagen.

Vom 1. Mai 1900 ab haben die Schülerkarten auf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn auch an Sonn- und Feiertagen Giltigkeit.

Wien, am 10. April 1900. [376]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung.

Reichenau a/Kn.-Solnitzer Localbahn.

Giltigkeit der Schülerkarten an Sonn- und Feiertagen.

Vom 1. Mai 1900 ab haben die Schülerkarten auf der Reichenau a/Kn.-Solnitzer Localbahn auch an Sonn- und Feiertagen Giltigkeit.

Wien, am 10. April 1900. [377]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Giltigkeit der Schülerkarten an Sonn- und Feiertagen.

Vom 1. Mai 1900 ab haben die Schülerkarten auf der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz auch an Sonn- und Feiertagen Giltigkeit.

Wien, am 10. April 1900. [378]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Einführung von Nachträgen zu den Ausnahmetarifen, Hefte 1—3.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 treten zu den seit 1. September 1897 giltigen Ausnahmetarifen folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag II zu Heft 1,
„ III zu Heft 2 und
„ II zu Heft 3.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen bezüglich der Abladung der nach Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bestimmten Sendungen, Aenderungen der bestehenden Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Kaschau-Oderberger und Györ-Ebenfurther Eisenbahn, ferner im Verkehre mit Stationen der Budapest-Esztergom-Füzitöer, Kecskemét-Fülöpszálláser, Kecskemét—Tisza-Ugher, Mátra-Körösvidéker, Neusiedlersee- und der Sopron-Pozsonyer Localeisenbahn.

Durch die Nachträge werden ferner die Stationen Alvincz, Nagy-Enyed, Ó-Buda, Petrozsény, Várad-Velencze, Zólyom-vasgyár der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Orlau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Elecske der Ungar. Nordwestbahn, Lakytelek der Kecskemét—Tisza-Ugher, sowie die Stationen der Szolnok—Kiskun-Félegyházaer Localeisenbahn in die directen Tarife einbezogen, während die für Villány, Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, O-Buda, Station der Budapest-Esztergom-Füzitöer, und Tisza-Ugh, Station der Kecskemét—Tisza-Ugher Localeisenbahn, bestehenden Frachtsätze ausser Kraft gesetzt werden.

Tariferhöhungen, welche durch die Nachträge herbeigeführt werden, treten erst am 1. Juni 1900 in Kraft.

Die Nachträge sind vom 16. April angefangen bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, und zwar der Nachtrag III für 40, die übrigen für 30 Heller erhältlich.

Budapest, am 10. April 1900. [379]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

2. April. Auf der Localbahn Rakonitz-Mlatz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

3. April. In der Strecke Niederlindewiese—Heinersdorf wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

10. April. Wegen Dammrutschung in der Strecke Kriegern—Petersburg in Böhmen musste der Güterverkehr eingestellt werden. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

11. April. In der Strecke Kriegern—Petersburg wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 1115 wieder normal aufgenommen.

12. April. Wegen Dammrutschung in der Strecke Eggenburg—Limberg-Maissau wurde der Güterverkehr voraussichtlich für drei Tage eingestellt. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

12. April. In der Strecke Purkersdorf — Tullnerbach-Pressbaum wurde der Personenverkehr ohne Umsteigen, vorläufig noch eingeleisig, mit den Zügen Nr. 306 und 313 wieder aufgenommen.

13. April. Ueber die unterbrochene Strecke Unter-Tullnerbach—Tullnerbach-Pressbaum wurde der Gesammtverkehr normal wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

1. April. In der Strecke Scheleschowitz—Zborowitz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

12. April. In der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Laa wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

11. April. In der Strecke Sopron — Pozsony wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

12. April. In der Strecke Körmend—Csákany wurde der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr bis zu 50 kg durch Umsteigen, bezw. Uebertragen wieder aufgenommen.

12. April. Wegen Hochwassers wurde in den Strecken Kis-Czell—Répcze-Szemere und Pándorf—Nezsider-Alsóváros der Gesammtverkehr eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft.

11. April. In der Strecke Radkersburg—Luttenberg wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. April. Infolge Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Gr.-Meseritsch — Studenetz eingestellt.

2. April. In der Strecke Gr.-Meseritsch—Studenetz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Verkauf von Altmaterialien und Emballagen.

Die in den Materialmagazinen Wien und Gmünd vorräthigen Altmaterialien und Emballagen gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei der k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungs- und Werkstättenabtheilung) erhältlichen Offertformularien und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmässig adjustirten Offerte sind bis längstens **30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** beim Einreichungsprotokolle der gefertigten Direction einzubringen und die bedungenen Vadien spätestens bis 28. April l. J. bei der k. k. Staatsbahn-Directionscassa zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage 11 Uhr Vormittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 15. April 1900.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1259	**Eisenbahn Wien-Aspang**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement	Biedermannsdorf	Weissenbach-Neuhaus	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Niederösterr., bezw. Niederösterr. - Böhmischer Gemeinschaftsverkehr, Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896	36 Heller	28 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		Im nebigen Frachtsatze ist die vertragsmässige Schleppbahngebühr in Biedermannsdorf nicht enthalten
1260	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Skutsch Cbrast Slatinan	Pardubitz	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1900	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 16 11 8	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung und Beschotterung in Pardubitz bestimmt sein. In den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Pardubitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
1261	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Bahnverwaltungen	Kalk, gebrannten	Hohenelbe	Morcbenstern Gablonz-Brandl Gablonz a/N.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 48 55 55	Verschieden	Im Kartirungswege		
1262	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	bethelligten Verwaltungen	Schwefelkies der Pos. E—21 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Margitfalu	Saybusch-Zywiec	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Bestebt kein directer Frachtsatz	89 Heller		Im Kartirungswege		
1263	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	bethelligten Verwaltungen	Mineralwasser	Czernowitz	Ungheni romani transito	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen a) unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 30 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Theil II. Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. April 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 195 Centimes b) 145 Centimes c) 118 Centimes		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1264	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Petroleum (Steinöl), gereinigt, Mineralschmieröle, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin ans Erdöl), Blan- und Grünöl	B r a s s ó	Stationen der Linien Kassa–Legenye-Mihályi—S. A. Ujhely—Csap—Bátyú—Királyháza—Mármaros-Sziget—Körösmezö-Landesgrenze—Legenye-Mihályi—Vidrány-Landesgrenze, Csap—Ungvár und Bátyú—Beskid-Landesgrenze der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, ferner nach Rutka transit (für Sendungen nach Stationen der Kassa-Oderberger Eisenbahn *)	sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn	b i s E n d e D e c e m b e r 1900	Localtarife, hezw. Verbandstarife	Frachtsätze der Classe B	Frachtsätze der Classe B		I m R ü c k v e r g ü t n n g s w e g e	Anf Grund der anf den Reclamanten als Anfgeber lautenden Frachtbrief-Dnplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume auch die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente und insoferne die Einreichung des mittelst Bahn nach Brassó verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum beansprucht wird, die anf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) spätestens bis Ende März 1901 einzureichen sind	
1265			Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleumcoaks, Petroleumpech		Gyanafalva Landesgrenze Szakolcza Landesgrenze Vlarapass trs. Zsolna trs. Zwardon trs. Bruck a/L. trs. Marchegg trs.	Die Sendungen müssen mit directen, nach Oesterreich oder dem Auslande lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden			Frachtsätze des Ausnahmetarifes I					
					Oderberg				Heller 210					
					Oderberg trs. (für Sendungen nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen) **)	Die Sendungen müssen mit directen, nach Fiume oder deutschländischen Stationen lautenden Frachtbriefen ohne Routenvorschrift aufgegeben werden			212 Heller					
					Fiume				Heller 222					

Bei Verfrachtung von mindestens 5000 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief.

In das obenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Brassó verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet auch im Kartirungswege Anwendnng, wenn die Partei, welche dieselben in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 8000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.

*) Der laut vorstehender Begünstigung anzuwendende Frachtsatz der Classe C für Kassa wird auch für Stationen der Strecke Kassa—Miskolcz—Szerencs (excl.) nnd für die Station Diosgyör Vasgyár; derjenige für S. A. Ujhely auch für Stationen der Strecke S. A. Ujhely—Szerencs—Nyiregyháza (excl.); derjenige für Csap auch für Stationen der Strecke Csap—Nyiregyháza—Dehreczen (incl.); derjenige für Királyháza auch für Stationen der Strecke Királyháza—Dehreczen (excl.) rückwirkend insolange angewendet, bis die Frachtsätze der Classe B laut Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nicht billiger sind. Diese Frachtbegünstigung ist bei Inanspruchnahme der laut Kundmachung in der Beilage zu Nr. 5 ex 1900 des „Vasuti es közlekedési közlöny“ Post 157 bezüglich Nagyvárad bestehenden **Rexpeditionsbegünstignng** auch für diejenigen Sendungen von raffinirtem Petroleum giltig, welche in ganzen Wagenladungen in Brassó aufgegeben worden sind und nach erfolgter Einlagerung in der Nagyvárader Petroleumcisterne der Petroleum-Raffinerie-Actiengesellschaft **nach den in der obenstehenden Begünstigung enthaltenen Stationen** mit neuen Frachtbriefen in ganzen Wagenladungen weiterbefördert werden. Die laut der citirten Begünstigung zu entrichtende **Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg**, sowie die dort festgesetzten übrigen Bestimmungen bleiben unverändert anfrecht.

**) Die Ueberfuhrsgebühr in Oderberg ist in diesem Frachtsatze bereits inbegriffen.

Fortlaufende Nummer	1	1266	1267	1268
Die Publication erfolgt	2	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		
von der	2	betheiligten Verwaltungen		
und im der	3			
für Artikel	4	Die in Classe A und theilweise in Classe B gehörigen, die Nebenprodncte der Petrolenmraffinirnng bildenden schweren Mineralöle (Blan- und Grünöle), Mineralschmieröle, Gasöl (Gastheeröl), Theeröl, Braunkohlenöl etc.	Mineraltheer, Blau- nnd Grünöl, Gasöl (Gastheeröl)	Benzin aus Erdöl, Petroleumnaphtha
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	B r a s s ó		Fiume
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	d e m Z o l l a u s l a n d e	Fiume	Budapest-ferenczváros Budapest-józsefváros Budapest-Kitérö Budapest-Angyalföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Budapest-deli vasút (loco) Ó-Buda-filatorigát	Palota-Ujpest	Brassó
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Die Sendungen müssen nach dem Zollauslande bestimmt sein	Bei Verfrachtung von mindestens 7000 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen unter der Adresse einer in Budapest, bezw. Palota oder in deren Umgebung befindlichen Wagenschmiere und Fettefabrik aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist durch die Partei auf eigene Kosten zu besorgen		
und gilt in der Zeit	7	h i s E n d e D e c e m b e r 1900		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife, bezw. Verbandstarife		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Bezüglich der Linien der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I	181 Heller	191 Heller	138 Heller	399 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11						
Art der Durchführung	12	I m R ü c k v e r g ü t n n g s w e g e					
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume auch die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente und insoferne die Einreichung des mittelst Bahn nach Brassó verfrachteten Rohpetrolenms (Steinöl) in das normirte Minimalqnantum beansprncht wird, die auf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilnng C IV b), spätestens bis Ende März 1901 einzureichen sind					
Besondere Bemerkungen	14	In das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Brassó verfrachtete Rohpetrolenm (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet auch im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselben in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 8000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden					

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

hetheiligten Verwaltnngen

Petroleum (Steinöl), gereinigt, Mineralschmieröle, Petroleumnaphtha (Rohhenzin), Petroleumhenzin (Benzin aus Erdöl), Gasöl (Gastheeröl), Blanöl nnd Grünöl

Mineraltheer

Orsova

sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatseisenhahnen nnd der Pécs-Barcser Eisenbahn

Bei Verfrachtung von mindestens 10.000 Tonnen.

Frachtzahlung für mindestens a) 10.000 kg, h) 5.000 kg } per Wagen und Frachtbrief.

Das Anf- nnd Ahladen der Sendnngen haben die Parteien auf eigene Kosten zu hesorgen

his Ende Decemher 1900

Localtarife, hezw. Verbandstarife

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Die Frachtsätze der Classe B per 100 kg Heller ad a)	b)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, his zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerknngen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14	
				Bázlás*)		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief				112	156					
				Budapest-nyugoti p. u.						146	204					
				Csongrád						124	174					
				Czegléd						132	184					
				Detta						92	128					
				Ersekujvár						172	240					
				Fehértemplom						104	146					
				Galánta						180	252					
				Gertenyes						96	134					
				Gyertyámos						88	124					
				Illava						204	286					
				Ipolyság						174	244					
				Kecskemét						124	174					
				Kis-Kun-Dorosma						108	152					
				Kis-Kun-Félegyháza						120	168					
				Kistelek						114	160					
				Kóbánya alsó p. u. loco						146	204					
				Kóbánya alsó p. u. transit						142	198					
				Léva						174	244					
				Liptovár						186	260					
				Marchegg loco						196	274					
				Marchegg transit						192	268					
				Nagy-Bicse-Predmér						192	268					
				Nagy-Kikinda						212	296					
				Nagy-Körös						94	132					
				Nagy-Surány						128	180					
				Nagy-Szt. Miklós						176	246					
				Nagy-Szombat						106	148					
				Nagy-Tapolcsány						186	260					
				Nemet-Bogsán						186	264					
				Nyitra						100	140					
				Nyitra-Zsambokret						180	252					
				Oroszlámos						190	266					
				Párkány-Nána						102	142					
				Perlámos						162	226					
				Pozsony-Bok p. u.						108	152					
				Pöstyén						190	266					
				Szeged loco						108	152					
				Szeged transit						98	138					
				Szered						184	258					
				Szöreg loco						106	148					
				Szöreg transit						98	138					
				Temes-Rékás						76	106					
				Temesvár-Gyárváros						82	114					
				Temesvár-Józsefváros loco						82	114					
				Temesvár-Józsefváros transit						74	104					
				Tótmegyer						174	244					
				Trencsen-Isztebnik						200	280					
				Udvard						170	238					
				Uj-Zsolna						216	302					
				Vácz						154	216					
				Vág-Besztercze						210	294					
				Vág-Sellye						178	250					
				Vág-Ujhely						194	272					
				Versecz						98	138					
				Vlárapass						204	286					
				Zsebely						86	120					
				Zsolna transit						216	302					
				Zsombolya						90	126					
				Wien St. E. G. oder K. F. N. B. Stadlau und Floridsdorf						208	ad a) 210					

Im Rückvergütungswege

Auf Grund der auf den Reclamanten als Anfgeher lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner hei Sendungen nach Fiume anf die die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiff-documente und, insofern die Einrechnung des mittelst Bahn nach Orsova verfrachteten Rohpetrolenms (Steinöl) in das normirte Minimalquantnm heansprucht wird, die auf den Namen derselhen Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche hei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenhahnen (Ahtheilung C IV h) spätestens his Ende März 1901 einzureichen sind.

In das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Orsova verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet anch im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselhe in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, hei der Hanptcassa der kgl. Ungar. Staatseisenhahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 10.000 Kronen deponirt, wohei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der hetreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.

*) In den Frachtsätzen für Bázlás ist die im Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenhahnen (Theil II) festgesetzte Localzuschlagsgehühr hereits inhegriffen

1270 1271

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	6
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Die in Classe A und theilweise in Classe B gehörigen, die Nebenproducte der Petroleumraffinirung bildenden schweren Mineralöle (Blau- und Grünöl), Mineralschmieröle, Gasöl (Gastheeröl), Theeröl, Braunkohlenöl etc.													
Petroleumnaphtha (Robbenziu), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleum, Petroleumcoaks, Petroleumpech													
O r s o v a													
F i u m e	dem Zollauslande	Oderberg transit *) (auf die nach der Preussischen Staatsbahn übergehenden Sendungen)	Oderberg	Fiume	Gyanafalva Lande-grenze								
				„	Marchegg								
				„	Bruck a/L.								
				„	Zwardon								
				„	Zsolna								
					Vlarapass transit								
					Szakolcza Landesgrenze								
Bei Verfrachtung von mindestens 10.000 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief.													
Die Sendungen müssen nach dem Zollauslande bestimmt sein		Die Sendungen müssen mit directen, nach **deutschländischen** Stationen lautenden Frachtbriefen ohne Routenvorschrift aufgegeben werden		Die Sendungen müssen mit directen, nach Fiume. Oesterreich oder dem Auslande lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden									
b i s E n d e D e c e m b e r 1900													
Localtarife, bezw. Verbandstarife													
Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1	Rücksichtlich der Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1	182 Heller	180 Heller	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I									
Im Rückvergütungswege													
Auf Grund der auf den Reclamanten als Anfgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume auf die die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente und, insofern die Einrechnung des mittelst Bahn nach Orsova verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum beansprucht wird, die auf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) spätestens bis Ende März 1901 einzureichen sind												
In das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Orsova verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet auch im Rückvergütungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselbe in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Staatsloosen oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 10.000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.												

*) Die Ueberfuhrsgebühr in Oderberg ist in diesem Frachtsatze bereits inbegriffen

Fortlaufende Nummer	1272	1273	1274	1275
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
und im	Localbahn Trzebinia-Skawce	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohle, mineralische	Malz, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief	Dachziegel, soferne dieselben Erzeugnisse der Thonwaaren-Industrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobirt und nicht glasirt sind	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Siersza wodna	Prossnitz (Localbahn) k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Wien Nord- oder Staatshahnhof	Szlatina
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Skawce transit Spytkowice transit	und umgekehrt: den belgischen Stationen, welche in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif einbezogen sind	Tarnów Stryj Stanislau Sanok Neu-Sandec Mielec Gorlice Czortków	Wien (Matzleinsdorf) „ (St.E.G.) „ (K.F.N.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Versender und Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Erfüllung der Bedingungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat die Partei auf ihre eigenen Kosten bewerkstelligen zu lassen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 20. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Ausnahmetarif Nr. 40, enthalten im Tarif-Theile II, Heft 1, des Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	41 | 25	- -	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	33 | 19	Die billigeren Frachtsätze, welche für den Verkehr mit Prossnitz, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarife beziffert sind	106 | 160 | 177 | 140 | 116 | 120 | 124 | 196 Heller	128 Heller incl. ungar. Steuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	8 | 6		Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, in den Materialmagazinen in Linz lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Eisenrohre, Gussbruch, Herzstücke, Pausch- und Zerreneisen, Stahlsorten, Boxplatten- und Röhrenkupfer, Messing-, Kupfer- und Metallspäne, Zinkblechabfälle, Hanf-, Linoleum-, Gummi-, Leder-, Plüsch-, Loden- und Teppichabfälle.

Nähere Angaben sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen, per Bogen mit 1 Kronen-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Anbot auf Altmaterialien" bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz bis längstens **30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Am **1. Mai l. J., Nachmittags 3 Uhr,** erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind zehn Percent des Werthes als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directions-Casse in Linz zu erlegen.

Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Tage der Offerteröffnung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige, die Qualität betreffende Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte ganz oder nur zum Theile zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Directionen **Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg** und **Stanislau** wird für die Zeit vom 1. Juli 1900 bis 30. Juni 1901 im Offertwege vergeben, und zwar:

Petroleum,
Fluid,
Mineralöl für Maschinen, helles
„ „ „ dunkles,
„ „ Wagen,
Vaselin,
Starrschmiere (feste Wagenschmiere),
Hartfett in Stangen und Blöcken,
Unschlitt,
Benzin,
Leinöl,
Terpentinöl,
Kienöl,
Fischthran.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind, per Bogen mit einem 1 Kronen-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien" bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction bis längstens **30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1900/1901 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am Amtssitze der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien findet die Offerteröffnung am **1. Mai l. J., 10 Uhr Vormittags,** statt.

Den k. k. Staatbahn-Directionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Directionen für ihren Amtsbezirk unter Angabe der Zeit der Offerteröffnung in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, im Materialmagazin Salzburg lagernde **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Kautschukabfälle, altes Eisen-Plattenblech, diverse Stahl- und Alteisensorten, Bruchmessing, Bruchmetall und Metallspäne, altes Kupfer und Kupferspäne, alte Tyres, Bohrspäne von Gusseisen, Bruchzink.

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches sammt den speciellen Bedingnissen für den Verkauf von Altmaterialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung 4) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann. Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit je einer 1 Kronen-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Anbot auf Altmateriale" bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck bis längstens **30. April 1900, 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Die Offerteröffnung findet am 1. Mai l. J., 10 Uhr Vormittags, statt. Gleichzeitig mit dem Offerte sind 5 Percent der Kaufsumme als Vadium bei der k. k Staatsbahn-Directions-Cassa in Innsbruck zu erlegen, wobei bemerkt wird, dass, im Falle die Kaufsumme den Betrag von 4000 Kronen nicht erreicht, das Vadium unbedingt in Baarem zu erlegen ist.

Die Preise dürfen nur **ab Waage** Materialmagazin Salzburg erstellt werden. Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 31. Mai l. J. im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Localbahn Triest-Parenzo mit 76 Centimeter Spurweite herzustellenden **Theilstrecke Triest—Buje** ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues,** dann aller **Oberbau-** und **Hochbauarbeiten** (ausschliesslich der Hochbauten in der Station S. Andrea, der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung der Wasserbeschaffungs- und Weichensicherungsanlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung) im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Kronen:

Bezeichnung der Losstrecken	Baulos-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Station Triest-S. Andrea bis Zaule . .	1	0·862 und 8·218	9·116	329.443	53.921	4.053	.	387.417
von Zaule bis Decani	2	8·218 und 16·600	8·382	288.839	36.542	6 221	24.000	355.602
von Decani bis Punta Villisan . . .	3	16·600 und 27·000	10·412	557.770	43.753	4.101	81.000	686.624
von Punta Villisan bis zum Castrologobache	4	27 000 und 34·700	7·730	548.592	31.119	4.739	38.000	622.250
vom Castrologobache bis zum Bartolomeobache	5	34·700 und 44·500	6·254	647.967	33.462	5.749	47.000	734.178
vom Bartolomeobache bis zur Villa Colombania	6	44·500 und 53 100	8·673	281.238	37.298	3.609	47.000	369.145
von der Villa Colombania bis zur Station Buje	7	53·100 und 62·300	9·119	108.999	41.782	4.809	96.000	251.590
		Zusammen	59·686	2,762.848	277.877	33.081	333.000	3.406.806

Die Vollendungstermine für alle sieben Baulose sind derart festgesetzt, dass ab 1. Juli 1901 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 15. August 1901 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserkrahne und Brückenwaagen ungehindert beginnen kann, dass ferner am 15. October 1901 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und dass vom 1. December 1901 an auf dieser Linie der Betrieb anstandslos eröffnet werden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Triest (Via Belpoggio Nr. 2) einzusehen und von den Offerenten zu unterfertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **10. Mai 1900, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags beim Departement 18 statt. Das Offert muss auf sämmtliche Herstellungen des betreffenden Bauloses lauten, und ist für jedes Baulos ein besonderes Offert einzubringen. Der Offertleger hat bis zum 30. Mai 1900 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt: für Baulos 1 K 19.300, Baulos 2 K 17.700, Baulos 3 K 34.300, Baulos 4 K 31.100, Baulos 5 K 63.700, Baulos 6 K 18.400 und Baulos 7 K 12 500, welches im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten wird.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offertlegern nicht unterschrieben wurde oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im April 1900.

K. k. Eisenbahnministerium.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. patent. **Asphalt-Granit-Blocks**

Natur-Asphalt- comprimé und coulé

Imprägnirte Holzstöckel K. k. priv. Metallic-Pflaster

K. k. patent. **Asphalt-Pflasterplatten**

K. k. patent. **Sugerit-Isolirplatten** (mit Korkbelag) gegen **aufsteigende Feuchtigkeit.** Bedeutende Vorzüge gegen bisherigen Kiesbelag

Gegründet 1871. **Erstes österr. Asphalt-Werk N. Schefftel, Wien** Holzimprägnirung Dachpappen- und Theerproducten-Fabrik **Comptoir: IX. Porzellangasse 1. Fabrik: Floridsdorf.**

Fugenlose **Magnolith-Fussböden** (verbessertes Xylolith) holzartig in allen Farben für Wartesäle, Corridore, Magazine etc.

Ponteros kalt verstreichbar für Eisenconstructionen, Brücken etc.

Xerotikon kalt verstreichbar zur Trockenlegung feuchter Mauern

Eindeckungen mit **Dachpappe** und **Holzcement**

Carbolineum-Dachlack Sugerit-Dachpappe etc.

Asphalt-Steindachpappen in allen Stärken,

Isolirplatten in allen Breiten, (617)

Holzcement, Dachlack und Asphaltpech liefert in jeglichen Mengen, in kürzester Zeit, von bester Qualität

Julius Rütgers Fabriken für Theerproducte und Dachpappen Angern, Witkowitz, Warnsdorf. **Direction und Verkaufsbureau: Angern bei Wien.**

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. **Wien, 19. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 3. April 1900, Z. 8365,*) an sämmtliche Privatbahnverwaltungen und Dampftramway-Unternehmungen, betreffend die Beheizung der Personen- und Dienstwagen.

Mit Bezug auf den der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen über deren Erlass vom 30. December 1899, Z. 18.514/B, erstatteten Bericht, betreffend die Beheizung der Personen- und Dienstwagen, wird die geehrte Verwaltung etc. in Kenntniss gesetzt, dass das Eisenbahnministerium sich veranlasst sieht, die successive Einführung solcher Heizeinrichtungen zu verfügen, die jede Feuersgefahr für das reisende Publicum und Personal ausschliessen.

Von der geehrten Verwaltung etc. werden demnach Massnahmen zu treffen sein, welche den nachstehenden Bestimmungen gerecht werden:

1. Grundsätzlich sind alle jene Heizvorrichtungen an Personen- und Dienstwagen, welche in oder an den Wagen den Bestand von Feuerstellen bedingen, zu eliminiren und durch solche zu ersetzen, deren Wärmegewinnung räumlich getrennt von diesen Wagen erfolgt.

2. Eine Ausnahme kann bei Postwagen eintreten, welche abgestellt vom Zuge einer Beheizung bedürfen. Dieselbe ist jedoch ausser Function zu stellen, so lange der Wagen am Zuge steht, woselbst er mittelst jener Heizvorrichtung zu erwärmen ist, welche für die übrigen Wagen in Anwendung steht.

Auch Dampfkesselwagen werden ausnahmsweise zugelassen; ihre Verwendung ist jedoch auf das Mass des unumgänglich Nothwendigen zu beschränken.

Ebenso werden Feuerstellen in Küchenwagen tolerirt.

3. Rücksichtlich der Localbahnen wird in Abänderung der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen, Artikel 11, Alinea 65, gestattet, dass die Personenwagen unmittelbar hinter der Locomotive, beziehungsweise hinter dem Dienstwagen eingereiht werden, wenn die Locomotive die Wärmequelle für die Beheizung der Wagen trägt.

Unter der gleichen Voraussetzung wird auch rücksichtlich der auf Hauptbahnen verkehrenden gemischten Züge und Lastzüge mit Personenbeförderung die Einreihung der Personenwagen unmittelbar hinter dem Dienstwagen im Hinblicke auf die Bestimmung des Alinea 66 des Artikels 11 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe als zulässig erklärt.

Das Eisenbahnministerium verkennt nicht die Schwierigkeiten, welche bei den umfassenden Arbeiten des Umbaues sowohl in technischer Hinsicht als auch in Bezug auf die Kosten zu bewältigen sein werden, vermag jedoch denselben nur insofern Rechnung zu tragen, als der Termin, bis zu welchem die Beseitigung aller den vorstehenden Bestimmungen zuwiderlaufenden Einrichtungen stattzufinden hat, thunlichst weit gesteckt wird. Es wird demnach verfügt, dass der Ersatz der Heizeinrichtungen im Sinne vorstehender Ausführungen an allen in Schnell- und Personenzügen auf Hauptbahnen rollenden Wagen (auch Schlafwagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft) bis spätestens 31. December 1902 durchzuführen ist, während für die Durchführung derselben an

*) Der Erlass wurde auch sämmtlichen k. k. Staatsbahn-Directionen zur Kenntnissnahme und analogen Durchführung mitgetheilt.

allen in anderen Zugsgattungen eingestellten personenführenden Wagen die Feststellung des Termines erst über einen bis längstens 1. Juli 1900 vorzulegenden Antrag der geehrten Verwaltung etc. erfolgen wird.

Gleichzeitig wird die geehrte Verwaltung etc. in Kenntniss gesetzt, dass die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unter Einem Weisung erhält, dem Fortgange der einschlägigen Arbeiten besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 17. März 1900, Z. 14.891, an die österreichischen Bahnverwaltungen,*) betreffend die Ausfassung von zwischenverkehrsstatistischen Werthzeichen und Drucksorten seitens der Eisenbahnstationen.

In der letzten Zeit mehren sich die Fälle, dass seitens einzelner Eisenbahnstationen an das k. k. zwischenverkehrsstatistische Amt im k. k. Handelsministerium das Ansuchen um Betheilung mit zwischenverkehrsstatistischen Werthzeichen und Drucksorten gestellt wird.

Das genannte Amt ist zufolge der seinerzeit getroffenen Vereinbarung und aus Gründen einer vereinfachten Verrechnung jedoch nicht in der Lage, derartige Bestellungen auszufertigen.

Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, die unterstehenden Eisenbahnstationen anweisen zu wollen, Bestellungen von zwischenverkehrsstatistischen Werthzeichen und Drucksorten (Gebührenmarken, Waarenerklärungsformulare, Ausweise, Couverts u. s. w.) an die vorgesetzte Direction zu richten, welcher über Verlangen jederzeit die für den dortseitigen Bedarf erforderlichen Drucksorten und Werthzeichen von dem k. k. zwischenverkehrsstatistischen Amte rechtzeitig übersendet werden.

Die ausreichende und rechtzeitige Betheilung der einzelnen unterstehenden Stationen muss der geehrten Verwaltung überlassen werden.

Wien, am 17. März 1900.

Für den k. k. Handelsminister:
Mataja m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Karlsbad nach Elbogen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten Dr. Albin Victor Tschinkel in Teplitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmal- oder normalspurige Kleinbahn für den Personen- und Packetverkehr von Karlsbad über Donitz, Maierhöfen, Aich und Hansheiling nach Elbogen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. April 1900. Z. 15.604/2.

*) Ein gleicher Erlass ist auch an die k. k. Staatsbahn-Directionen ergangen.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die Bestimmung des § 17 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, derzufolge das Handelsministerium, bezw. Eisenbahnministerium über die von den Parteien bei der politischen Begehung gegen das Bahnproject erhobenen Einwendungen und diesfalls gestellten Forderungen „endgiltig“ zu entscheiden hat, schliesst die Möglichkeit einer Provisorial-Entscheidung bis zum Eintritte gewisser Ereignisse nicht aus, sofern durch eine solche Entscheidung weder schon dermalen liquide Ansprüche verletzt, noch für die Zukunft präjudicirt werden.

2. Der § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, gibt der Gemeinde nicht das Recht, zu verlangen, dass zum Zwecke der Durchführung eines neuen Strassenregulirungs-Projectes ein bereits bestehender Eisenbahndamm beseitigt und durch einen an dessen Stelle zu erbauenden Eisenbahnviaduct ersetzt werde.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. Jänner 1899, Nr. 54.761 ex 1898, betreffend die Herstellung eines zweiten Geleises in der Strecke Wien—Stockerau der k. k. priv. Nordwestbahn, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde bezüglich der von der Gemeinde Wien bei der politischen Begehung des Projectes der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn für den Bau des zweiten Geleises in der Strecke Wien—Stockerau gestellten Forderung, es sei bei km 1·9—2·0 der genannten Strecke anstatt des derzeit daselbst bestehenden Objectes von 11·38 × 2 m Weite ein 114 m langer Viaduct auszuführen, bestimmt, dass die Ausführung des Objectes nach dem Antrage der Bahnverwaltung zwar provisorisch genehmigt wird, dass jedoch über eine eventuelle Abänderung oder Ergänzung desselben, sowie über die Tragung der damit verbundenen Kosten erst bei der Beamtshandlung des Projectes für den Anschluss der Wiener Stadtbahn die definitive Entscheidung zu treffen sein wird.

In dem vom Eisenbahnministerium zur Begründung berufenen Commissionsantrage heisst es:

„ad 2. Das Project über das zweite Geleise wurde sub Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. December 1897, Z. 18.185/IV, in Behandlung gezogen.

Der seitens der Vertreter der Commune Wien bei der politischen Begehung am 26. September l. J. der Commission vorgelegte, die bezügliche Strecke behandelnde

Baulinienplan trägt die Genehmigung des Wiener Gemeinderathes vom 23. September 1898, und wurde dieser sohin zu einer Zeit verfasst, bezw. genehmigt, während welcher das in Behandlung befindliche Project beim Magistrate der Gemeinde Wien zur allgemeinen öffentlichen Einsichtnahme aufgelegen ist.

Das in Frage kommende Object ist eine offene Durchfahrt mit zwei Oeffnungen mit je 11·38 m lichter Weite, welche Durchfahrt derzeit aus dem Grunde überhaupt nicht benützt wird, weil die beiderseits der Bahn liegenden Grundstücke als Gemüsegärten bewirthschaftet werden und wohl auch in der nächsten Zeit noch nicht verbaut werden dürften.

Es ist somit nach Ansicht des Vertreters des k. k. Eisenbahnministeriums und des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums kein Grund vorhanden, dass unter dem Bahnkörper ein derartiger sternförmiger Platz durch Herstellung eines 114 m langen Viaductes geschaffen wird, und könnte die Bahnverwaltung zur Tragung der bezüglichen Kosten weder unter dem alten Geleise, noch auch im neuen Geleise aus den von den Vertretern der Nordwestbahn angegebenen Gründen verhalten werden; wenn für die Zukunft ein Bedürfniss zur Herstellung eines solchen Platzes vorhanden ist, so ist der consensmässige Zustand der bestehenden Bahnanlage zu belassen und kann der Platz an das Bahnterritorium angegliedert oder an einer anderen Stelle angelegt werden.

Aus diesen Gründen ist die Forderung abzuweisen.

Die übrigen Commissionstheilnehmer stellen folgenden Antrag:

An dieser Stelle ist der Anschluss der Stadtbahn in Aussicht genommen. Infolgedessen ist sehr wahrscheinlich, dass die von der Gemeinde Wien geplante Art und Weise der Verbauung eine Aenderung erfahren wird, und es ist daher auch die Frage offen, ob die Nothwendigkeit vorliegt oder vorliegen wird, den Durchlass in der Breite des vorgeschlagenen Platzes durchzuführen.

Die Commissionsmitglieder sind daher nicht in der Lage, das Mass des künftig Nothwendigen zu fixiren, und beantragen also, den Vorschlag der Nordwestbahn rücksichtlich der Ausführung des Objectes in dem zweiten Geleise mit dem Vorbehalte provisorisch zu genehmigen, dass über eine eventuelle Abänderung oder Ergänzung desselben, sowie über die Tragung der damit verbundenen Kosten erst bei Behandlung des Stadtbahnanschlusses zu erkennen sein wird."

Die getroffene Entscheidung wird von der Gemeinde Wien zunächst als mangelhaft mit der Begründung angefochten, dass nach § 17 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, über die von den Parteien bei der politischen Begehung gegen das Bahnproject erhobenen Einwendungen und diesfalls gestellten Forderungen vom Eisenbahnministerium endgiltig zu entscheiden sei, während im vorliegenden Falle der citirten Vorschrift entgegen die definitive Erledigung der Forderung der Gemeinde Wien auf einen späteren und ungewissen Zeitpunkt hinausgeschoben wurde.

Allein es ist zweifellos, dass mit der citirten Bestimmung, insbesondere mit dem Worte „endgiltig", nur die Competenz des Handelsministeriums zu einer von anderen Verwaltungsbehörden oder den ordentlichen Gerichten nicht überprüfbaren Entscheidung zum Ausdrucke gebracht werden, nicht aber die Möglichkeit einer Provisorial-Entscheidung bis zum Eintritte gewisser Ereignisse, hinsichtlich derer momentan noch nicht gesagt werden kann, wann und wie sie sich vollziehen werden, ausgeschlossen werden wollte, wenn hiedurch nur nicht schon dermalen liquide Ansprüche verletzt oder für die Zukunft präjudicirt werden. Diese letzteren Momente treffen aber im vorliegenden Falle nicht zu.

Denn vor Allem ist nach dem Ergebnisse der politischen Begehung der Fall des § 10, lit. c, der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, auf welchen die Beschwerde den erhobenen Anspruch in merito stützt, schon darum nicht gegeben, weil der Eisenbahndamm, dessen Ersetzung durch einen Viaduct die Gemeinde Wien darum, weil er die künftig an dieser Stelle, für welche ein sternförmiger Platz projectirt ist, zu errichtenden Communicationsmittel zerstört oder unfahrbar macht, verlangt, nicht etwa anlässlich des den Gegenstand der Commissionsverhandlung bildenden Baues eines zweiten Geleises angelegt wurde oder angelegt werden sollte, sondern längst besteht.

Dermalen handelt es sich nicht um den Bau dieses Dammes und die Frage, ob zwei zu schaffende Oeffnungen à 11·38 m² lichter Weite, 4·255 m Höhe den Verkehrsverhältnissen genügen, sondern nur um die Verlängerung dieser bestehenden Objecte in gleicher Weite, Höhe und Constructionsart.

Wenn nun die Entscheidung darüber, ob die Verlängerung dieser Objecte nicht eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse zur Folge haben könnte, einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wurde, so kann hierin umsoweniger eine Verletzung berechtigter Interessen der Gemeinde Wien erblickt werden, als dermalen diese Objecte Communicationszwecken überhaupt noch nicht übergeben sind, sondern erst im Falle der Inangriffnahme, resp. Durchführung des bezüglichen Regulirungsprojectes der Communication dienstbar gemacht werden sollen, und die Bemerkung der Entscheidung, dass über die eventuelle Abänderung oder Ergänzung der fraglichen Bahnobjecte und die Tragung der damit verbundenen Kosten „erst bei der Beamtshandlung des Projectes für den Anschluss der Wiener Stadtbahn die definitive Entscheidung zu treffen sein werde", nicht in dem Sinne judicatmässige Bedeutung hat, dass, wenn etwa das fragliche Strassenregulirungsproject früher zur Realisirung gelangen sollte als der Anschluss der Wiener Stadtbahn, der Gemeinde Wien durch die Formulirung dieses lediglich die Ablehnung einer Entscheidung im gegenwärtigen Momente motivirenden Satzes verwehrt wäre, ihre etwaigen Ansprüche schon in diesem Zeitpunkte geltend zu machen, wie dies denn auch in der Gegenschrift des k. k. Eisenbahnministeriums ausdrücklich anerkannt wird und bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom Regierungsvertreter im Einvernehmen mit dem Vertreter der Nordwestbahn zugesichert wurde. Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

(V.-G.-H.-Erkenntniss vom 25. Jänner 1900, Z. 552/V.-G.-H.; E.-M.-Z. 11.672.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Sattledt-Grünau. (Varianten km 15·7—17·8 und km 17·9—19·5: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. März die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Welser Localbahn-Gesellschaft vorgelegten Detail

projectes für die Varianten km 15·7—17·8 und km 17·9—19·5 der Localbahn Sattledt-Grünau die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project, respective für einzelne Theilstrecken desselben bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 12.507.]

Localbahn Neunkirchen - Willendorf. (Anlage der Station Neunkirchen und der Industriegeleise zu den dortigen Fabriks-Etablissements: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. März die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Wien vorgelegten Detailprojectes für die geänderte Anlage der Station Neunkirchen der Localbahn Neunkirchen-Willendorf, sowie der Industriegeleise zu den dort befindlichen Fabriks-Etablissements die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. [E.-M.-Z. 13.899.]

Localbahn Tirschnitz - Schönbach. (Industriegeleise zu der Wildsteiner Thon- und Chamottefabrik: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projecte für Industriegeleise zu der Wildsteiner Thon- und Chamottefabrik und in die zu derselben gehörige Thongrube nächst der Station Wildstein der im Baue begriffenen Localbahn Tirschnitz-Schönbach die politische Begehung auf den 19. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Carl Svátek betraut. [E.-M.-Z. 17.987.]

Grazer elektrische Kleinbahnen. (Theilstrecke Georgigasse—Wetzelsdorf: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des von der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projectes für die Theilstrecke Georgigasse—Wetzelsdorf der Grazer elektrischen Kleinbahnen die politische Begehung auf den 8. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Rudolf Freiherr von Camerlander betraut.
[E.-M.-Z. 17.357.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für die Verlängerung der Trinkwasserleitung in der Station Zauchtl.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Verlängerung der Quellen-Trinkwasserleitung der Station Zaucbtl zu dem Bediensteten-Wohnhause am Nordende der Station im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 17.468.]

— (Bauconsensertheilung für ein Schleppgeleise zur Spiritusraffinerie der Firma Girardelli und Stern in Mähr.-Ostrau.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für ein von der neuen Rangiranlage in Mähr.-Ostrau abzweigendes Schleppgeleise zur Spiritusraffinerie der Firma Girardelli und Stern im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.151.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate December 1899.) Die Einnahmen im Monate December 1899 stellen sich auf Mk. 104,332.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mk. 2,276.000. Der Personenverkehr brachte Mk. 26,688.000 (+ 1,761.000), der Güterverkehr Mk. 70,105.000 (+ 147.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,539.000 (+ 368.000). Für die Zeit vom 1. April bis 30. December sind Mk. 1.014,264.000 oder Mk. 51,923.000 mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit Mk. 15,720.000 auf den Personenverkehr, mit Mk. 30,971.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 5,412.000 auf sonstige Quellen.

Preussen. (Lieferung von Locomotivkohlen.) Die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung hat mit dem Rheinisch-Westphälischen Kohlensyndicat für die Zeit vom 1. Juli 1900 bis dahin 1901 die Lieferung von 2,282.820 t Locomotivkohlen zum Preise von Mk. 11·10 (statt bisher Mk. 9·60, bezw. in den Concurrenzgebieten der englischen Kohle Mk. 7·50 und 8·25) und die Lieferung von 48.000 t Mager- und Glasflammkohlen zu denselben Preisen vereinbart. Den Syndicatszechen erwächst aus diesem Vertrage eine Mehreinnahme von rund Mk. 400.000. Da die sonstigen Kohlenlieferanten ihre Preise von denen des Syndicats abhängig machen, so beläuft sich die dem Fiscus erwachsende gesammte Mehrausgabe für Kohlen noch bedeutend höher.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate December 1899.) Im Monate December 1899 wurden bei einer Betriebslänge von 5646 km (December 1898 5560 km) 2,160.401 Personen und 1,365.036 t Güter befördert. Hieraus betrugen die Einnahmen: aus dem Personenverkehre Mk. 2,922.035, aus dem Güterverkehre Mk. 8,247.287, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 155.857 und aus dem Thiertransporte Mk. 201.969, zusammen Mk. 11,527.148 (gegenüber Mk. 10,679.426 im gleichen Monate des Vorjahres). Der Gesammtjahreserlös innerhalb der Zeit vom 1. Jänner bis einschliesslich 31. December 1899 erreichte den Betrag von Mk. 146,563.172, mehr gegenüber dem Jahre 1898 um Mk. 6,217.244.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate December 1899.) Im Monate December 1899 wurden bei einer Bahnlänge von 1810·87 (1753·88) km 2,366.621 (2,209.975) Personen und 554.047 (598.231) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,309.100 (Mk. 1,220.006), aus dem Güterverkehre Mk. 2,183.090 (Mk. 2,327.821), aus sonstigen Quellen Mk. 362.400 (Mk. 447.000), zusammen Mk. 3,854.500 (Mk. 3,994.827). Vom 1. April bis letzten December 1899 beträgt die Einnahme Mark 41,852.400, somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 40,557.603 mehr Mk. 1,294.797.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Poseidon" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2432 Tonnen Gehalt ist am 30. December 1899 nach 66tägiger Fahrt mit 10 Passagieren und 1303 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingelangt. Derselbe brachte aus Kobe 10.000 kg Pflanzenunschlitt, 880 kg Stroh, 1190 kg Curiositäten, 70.000 kg Kupfer; aus Hongkong 10.500 kg Quassiaholz (hievon 7000 kg für das Ausland); aus Canton 46.340 kg Quassiaholz; aus Macassar 4200 kg Thee; aus Singapore 1200 kg Curiositäten für Piräus, 45.000 kg indisches Rohr, 30.800 kg Pfeffer für Venedig, 145.000 kg Sago für Venedig; aus Penang 10.100 kg Pfeffer, 101.500 kg Kopra; aus Colombo 69.020 kg Cocosöl, 2550 kg Cocosnüsse, 101.600 kg Kopra, 560 kg Thee; aus Batavia 38.200 kg Pfeffer, 3100 kg Perlmutter; aus Bombay 8000 kg Pfeffer für Ancona, 176 675 kg Baumwolle (hievon 148.000 kg für Venedig), 50.750 kg Mirabolanen, 5680 kg Gummi; aus Karachi 7000 kg Indigo für Batum, 3000 kg Thee für Batum, 111.600 kg Baumwolle, 57.900 kg Häute (hievon 50.000 kg für Venedig), 151.700 kg Sesam; aus Aden 7000 kg Häute für Salonicbi, 2000 kg Perlmutter für Venedig; aus Suez 6900 kg Perlmutter, 1317 kg Gummi; aus Port-Said 10.185 kg Thee, 1200 kg Häute, 200 kg Curiositäten, 180 kg Cigarren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug ö. W. fl. 690.310.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 31. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten, Geheimen Rathes Grafen Stefan Szapáry und in Anwesenheit von 36 Actionären mit 11.535 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, für das Betriebsjahr 1899 statt. (Vergl. Generalversammlungsbericht pro 1898, Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1899.) Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre Gestion im Betriebsjabre 1899 zur Verlesung. In dem sehr ausführlicben Berichte wird ziffermässig constatirt, dass der Gesammtverkehr des Jahres 1899 675.830 t betrug, gegen 615.153 t im Jahre 1898. Hievon entfallen auf den Import 59.633 t (— 15.567), auf den Export 250.754 t (+ 47.405 t) und auf den Zwiscbenhafenverkebr 365.443 t (+ 28.842 t). Der Gesammtverkehr ist sonach um 60.677 Tonnen = 9·9 pCt. gestiegen. Die bedeutende Erhöhung des Exportes kommt zum grossen Tbeile der Mehlausfuhr zugute, welche um 30.000 t zugenommen hat, während der in stetigem Aufschwunge begriffene Zwischenhafenverkehr nicht nur die volle Ausnützung der Dampfer im Küstenverkehre fördert, sondern auch eine ergiebige Einnahmsquelle bietet. Vom Principe geleitet,

die älteren Dampfer je eher zur Abschreibung zu bringen, wurde ein weit über die Statuten bedungener Betrag zu diesem Zwecke verwendet und dadurch die drei ältesten Dampfer „Szápáry", „Tisza" und „Adria" bis auf ihren Metallwerth abgeschrieben. Die Maschinenumbauspesen des Dampfers „Matlekovits" wurden ebenfalls gänzlich zur Abschreibung gebracht. Den Verpflichtungen der Regierung gegenüber ist die Gesellschaft auch im Jahre 1899 voll nachgekommen und hat die bedungene Zahl der Fahrten im verflossenen Jahre weit überschritten. Zur Bewältigung des ausgewiesenen Verkehres wurden 1899 513 Aus- und Einfahrten vollführt, gegen 506 im Jahre 1898; hievon entfallen auf die eigenen Dampfer 326 Fahrten mit 905.779 Seemeilen. Die beiden neuen Dampfer „Jókai" und „Baron Kemény" wurden ersterer im Juli, letzterer im November von der Baufirma Craggs and Sons in Middlesbro-o/T. übernommen. Diese Dampfer, gegenwärtig die grössten der gesellschaftlichen Flotte, wurden sowohl durch die eigenen Fachorgane, als auch durch die Sachverständigen der Regierung geprüft und in allen ihren Einrichtungen als vorzüglich befunden. Der dritte Neubau, Dampfer „Tibor", erleidet durch die aussergewöhnlichen Arbeitsverhältnisse in England eine wesentliche Verspätung in seiner Ablieferung, die, statt wie vorhergesehen mit Ende December 1899, nicht vor Mai d. J. erfolgen wird. Der Bericht meldet weiter, dass die Direction, um auch in Budapest ebenso wie in Fiume für die Gesellschaft ein würdiges eigenes Heim zu schaffen, die Gelegenheit des Verkaufes der Neugebäudegründe benützt hat und daselbst einen Baugrund im Ausmasse von 485·5 Quadratklaftern zum Preise von K 586.000 unter sehr günstigen Zahlungsbedingungen von der Regierung erworben; die Direction wird noch in diesem Jahre mit dem Bau eines entsprechenden, gleichzeitig auch auf Zinserträgniss berechneten Institutspalais beginnen. Wegen Verwendung des in der vom Handelsminister genehmigten Bilanz ausgewiesenen Gewinnes von K 1,065.093·26 unterbreitet die Direction nachstehende Vorschläge: Entsprechend den Verfügungen des § 34 unserer Statuten, sind vor Allem 5 pCt. des diesjährigen Reingewinnes von K 944.354·47, das ist K 47.217·72 dem Reservefonds zuzuführen und K 250.000 zur 5percentigen Verzinsung des Actiencapitals zu verwenden. Von dem nach Abzug dieser Beträge verbleibenden Rest von K 647.136 76 erhält die Direction eine 10percentige Tantième mit K 64.713·68; ferner wären K 450.000 als Superdividende auszubezahlen, so dass mit Hinzurechnung der obigen K 250.000 zur Einlösung des 1899er Coupons K 700.000 verwendet würden, was einer 14percentigen Verzinsung des Actiencapitals entspricht. Aus dem mit Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages von K 120.738·78 noch verbleibenden Rest von K 253.161·90 wären dem Pensionsfonds K 33.600 zu überweisen, wodurch sich derselbe auf K 200.000 erhöht; weiter wären K 92.748·40 dem Assecuranzfonds zuzuführen, wodurch derselbe die statutarisch vorgeschriebene Höhe von K 2,000.000 erreichen würde. Der verbleibende Rest von K 126.813·46 wäre auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich beantragte die Direction, eine Dividende von 28 Kronen vom 2. April angefangen zur Auszahlung anzuweisen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction beschloss die Generalversammlung mit Stimmeneinheit die Flüssigmachung der Dividende in der von der Direction beantragten Höhe, und zwar in Budapest bei der Ungarischen Commercialbank und in Wien beim Wiener Bankverein. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften und wurden sämmtliche Mitglieder in ihren bisherigen Functionen neuerdings bestätigt.

Fiumaner Seehafen. (Stapellauf eines neuen Schwimmdocks.) Am 4. April fand im Fiumaner Schwimmdockhafen der Stapellauf eines neuen Schwimmdocks statt, welcher Schiffe bis zur Länge von 120 m aufzunehmen vermag. Der neue Dock hat bereits am darauffolgenden Tage ein nach erfolgter Abrüstung 3000 t schweres Schiff zur Reparatur übernommen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien pro 1900.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten aller drei den Sprengel des Oberlandesgerichtes bildenden Kronländer 193, mithin um einen weniger als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 16.341.]

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 24. März bei der Firma:

„Privilegirte Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft"

Moriz Graf Vetter von der Lilie, Reichsraths-Abgeordneter in Wien, als dem Wiener Verwaltungsrathe angehörendes Vorstandsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Am 31. März wurde bei der Firma:

„Ybbsthalbahn"

Eduard Seling, k. k. Regierungsrath und Oberinspector i. P., als Verwaltungsrathsmitglied gelöscht und Josef an der Lan von Hochbrunn, k. k. Ministerialrath i. P. in Wien, als von der k. k. Regierung ernanntes Verwaltungsrathsmitglied eingetragen.

— Beim k. k. Landesgerichte Innsbruck als Handelssenat wurde am 26. März im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Zillerthalbahn"

eingetragen, dass die k. k. Staatsverwaltung zufolge Decretes des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. Februar 1900, Z. 236/E.M., den im Ruhestande befindlichen Oberingenieur der Böhmischen Westbahn Edmund Maurer in Innsbruck zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der genannten Actiengesellschaft ernannt hat.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 16·33 km lange Strecke Strullendorf—Steppach—Pommersfelden der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 16. December 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sowie die am 11. December 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehende, 16·153 km lange Strecke (Krakau—) Grzegórzki Abzweigestelle — Kocmyrzów sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat März 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten März	Ausgelagert vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	85.931	17.876	25.108	78.699
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	5.776	2.000	4.773	3.003
Kaffee	7.547	1.814	1.565	7.796
Mehl	3.891	1.332	803	4.420
Stärke	8.921	417	1.276	8.062
Wein	7.620	1.328	2.366	6.582
Zucker	23.728	5.251	5.833	23.146
Diverse	28.448	5.734	8.492	25.690
Assecuranzwerth . . K	6,697.195	1,515.450	1,837.365	6,375.280

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1900
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth . K	6.880	—	—	6.880
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat März 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1900	Eingelagert (vom ersten bis letzten März)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten März)	Stand am letzten März 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	44.108	26.061	11.790	58.379
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	23.661	21.818	5.102	40.377
Roggen	12.713	591	4.315	8.989
Gerste	5.552	—	1.012	4.540
Mais	19	3.381	394	3.006
Diverse	2.163	271	967	1.467
Assecuranzwerth . . K	583.650	312.180	151.680	744.150

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten März)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten März)	Stand am letzten März 1900
Lagerscheine:				
Stück	5	3	—	8
Versicherungswerth . K	89.800	46.600	—	136.400
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	März 1900				März 1899			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	256.147	186.001	187.019	255.129	259.908	148.981	201.881	207.008
Darunter:								
Weizen	41.874	25.987	18.304	49.557	28.623	20.054	29.864	18.813
Roggen	20.852	24.305	16.623	28.534	23.228	7.955	14.092	17.091
Gerste	71.887	13.693	37.175	48.405	67.573	3.715	30.379	40.909
Hafer	64.032	46.686	42.957	67.761	68.360	30.361	37.205	61.516
Mais	5.878	43.841	40.548	9.171	14.359	65.630	67.881	12.108
Hirse	2.925	17 093	14.215	5.803	4.975	2.072	2.398	4.649
Bohnen	5.877	2.073	3.513	4.437	5.765	574	1.453	4.886
Erbsen	1.156	622	816	962	821	1.154	662	1.313
Malz	217	383	301	299	55	—	—	55
Raps	1.400	73	384	1.089	6.772	231	201	6.802
Hanfsamen	812	101	480	433	431	459	543	347
Wicken	3.953	918	2.134	2.737	5.860	2.016	3.517	4.359
Mehl	13.495	2.035	1.650	13.880	4.438	3.689	2.773	5.354
Kleie	2.000	1.686	1.093	2.593	2.900	3.284	3.221	2.963
	236.358	179.496	180.193	235.661	234.160	141.194	194.189	181.165
Spiritus	4.575	—	—	4.575	4.650	2.089	—	6.739
Zucker	1.614	250	245	1.619	4.798	701	973	4.526
Wein	1.411	1.492	1.044	1.859	1.969	552	552	1.969
Oele und Fette	1.993	623	1.224	1.392	756	204	340	620
Sonstige Waaren	10.196	4.140	4.313	10.023	13.575	4.241	5.827	11.989
Mittlere Tagesbewegung	13.816 Meter-Centner				13.495 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . K	4,778.530	1,523.820	1,678.180	4,624.170	5,237.780	1,233.280	2,160.120	4,310.940

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	51	9	19	41	64	19	12	71
Versicherungswerth . . K	782.800·—	130.500·—	348.200·—	565.100 —	390.860·—	129.200·—	49.000·—	471.060·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	5	2	4	3	16	3	8	11
Versicherungswerth . . K	19.600·—	7.800·—	17.200·—	10.200·—	81.700·—	21.600·—	41.400·—	61.900·—
Lombardbetrag . . . . K	10.200·—	4.480·—	8.800·—	5.880·—	52.100·—	13.200·—	24.800·—	40.500·—

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Offert-Ausschreibung.

In der Strecke Wolfsberg—Unterdrauburg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gelangen nachstehend bezeichnete Herstellungen im allgemeinen öffentlichen Offertwege zur Vergebung:

I. Die Lieferung und Aufstellung neuer eiserner Paralleltträger-Constructionen für zwei Lavantbrücken mit zusammen drei Oeffnungen, circa 37·1 m Stützweite und dem Gesammtgewichte von circa 120 Tonnen sammt Ausschiebung und Abmontirung der bestehenden Eisenconstructionen.

II. Die Verstärkung von Eisenconstructionen für 33 Objecte mit Stützweiten von 2·4 bis 82 m sammt Materiallieferung im Ausmasse von circa 220 Tonnen.

Hiebei sind 30 Objecte mit 2·4 bis 10·8 m Stützweite und zusammen circa 30 Tonnen Verstärkungsmaterial inbegriffen, bezüglich deren die endgiltige Entscheidung, ob sie auf Grund der gegenwärtigen Ausschreibung zu verstärken sind, erst nach der Eröffnung der Offerte getroffen werden wird.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg einschliesslich der vollständigen Planverfassung ad I und der theilweisen ad II.

Die Offerte müssen auf sämmtliche Arbeiten ad I oder II lauten, falls dieselben nicht sämmtliche Arbeiten beider Gruppen umfassen, und müssen spätestens am **30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der Abtheilung 2 der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach eingelangt sein. Die Eröffnung derselben erfolgt ebendaselbst am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags. Bis zur Entscheidung der k. k. Staatsbahn-Direction über dieselben haben die Offerenten im Worte zu verbleiben.

Das vor der Eröffnung der Offerte zu erlegende Vadium beträgt für die Herstellungen ad I 6700, ad II 8700 ad I und II 15.400 Kronen und hat im Falle der Annahme des Offertes die Caution zu bilden.

Als Vollendungstermin ist Ende December l. J. bestimmt.

Die näheren Bestimmunngen für die Einbringung der Angebote, die vom Offertsteller zu benützenden Offerformulare, die Bedingnisshefte und weiteren Behelfe liegen ab 9. April l. J. bei der Abtheilung 3, Gruppe für Unterbau der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zur Einsicht auf und können die ersten beiden dortselbst bezogen werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Villach behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Ablehnung der einzelnen oder auch sämmtlicher Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Villach, am 4. April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird das im Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des II. Quartals 1900, das ist vom 1. April bis 30. Juni 1900, voraussichtlich ansammelnde **Altmaterial** hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Abfälle von Baumwolle-, Hanf-, Jute-, Kautschuk-, Leder-, Schafwolle- und Tuchwaaren, alte Stahlachsen, alter Stahl in grossen Stücken, alte Siederohre, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfedern-, Feilen-, Volutfedern-, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculatur-, Stampf- und Korbpapier, sowie Telegraphenstreifen, galvanisches Kupfer, Bruchmessing, Packfong, Kupferspäne, Rothgussspäne, verunreinigte, Telegraphenzink und Zinkblech.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die ins Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken, und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen „1 Krone"-Stempelmarke per jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Ankauf von Altmaterial" bis längstens den **30. April 1900, 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Die Eröffnung der Offerte erfolgt am 30. April l. J., um 3 Uhr Nachmittags, im Directionsgebäude in Pilsen, und kann jeder Offerent dieser Eröffnung beiwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Actionäre zur

49. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche Mittwoch den 23. Mai 1900 um 11 Uhr Vormittags in Wien **im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25,** stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1899.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1899 gewählten Revisions-Ausschusses.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1900.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis Mittwoch den 9. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1900.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

EINLADUNG

zur

54., als ordentlichen 47. Generalversammlung

der **stimmberechtigten Actionäre**

der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn,

welche am 15. Mai 1900, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu **Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu,** abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1899.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1899.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1900.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien — mindestens 5 Stück Actien lit. A oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Actien lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allg. österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.,
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 7. Mai 1900 zu hinterlegen.

Prag, am 12. April 1900.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen diverse Altmaterialien im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe, darunter: altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Reifen, Bruchmetalle, Kautschukabfälle, alte Fässer und drgl.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe bestimmten Quantitäten und Gattungen sind aus den bezüglichen Materialausweisen zu entnehmen, welche ebenso wie die Offertformularien und die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für den Werkstätten und Zugförderungsdienst) behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Diese Altmaterialien sind vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere Reclamationen wegen deren Qualität nicht berücksichtigt werden.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind am Couvert als solche zu bezeichnen, mit 1 Kronen-Stempel zu versehen und bis längstens **30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Zu offeriren ist in Kronenwährung.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage am Lagerplatze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Als Vadium sind 10 pCt. des Gesammtanbotes bei der h. o. Directionscassa zu deponiren. Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen Quantums oder nur eines Theiles anzunehmen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der Offerte findet am 1. Mai l. J. um 10 Uhr Vormittags statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Lemberg, am 15. April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

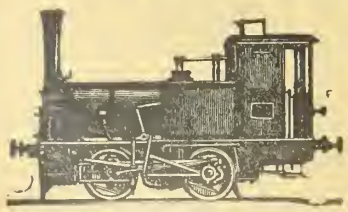
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

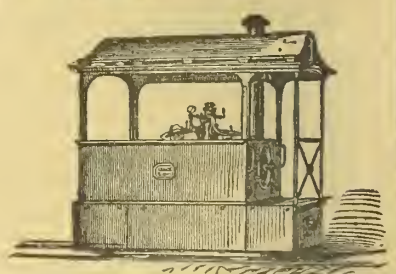
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

(613)

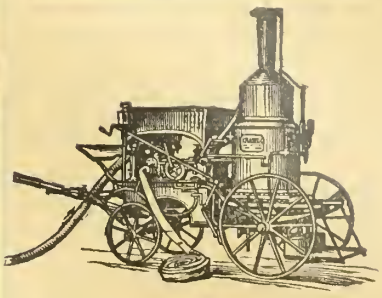


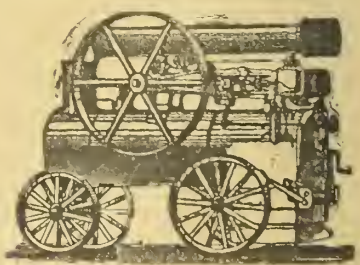


Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.





Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Aufhebung des Prager Transittarifes.

Der Transittarif für die Beförderung von gewöhnlichen Frachtgütern zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (einschliesslich der Localbahn Reichenberg-Gablonz) und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Prag (Station der vormaligen Böhmischen Westbahn), Prag (Bubna), Prag (Smichow) und Kralup (Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn), dann Prag (K.F.J.B.) andererseits vom 1. September 1890 sammt den Nachträgen I—III tritt am 30. Juni 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 12. April 1900. [380]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Süddeutschland, Theil II, Heft B, und über den Arlberg, Theil II, Heft C.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr via Süddeutschland und via Arlberg, Theil II, Heft D.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Herbesthal—Köln—Aschaffenburg, Theil II, Heft E.

Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. Juni 1900 gelangen in den obgenannten Verkehren erhöhte Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung.

Wien, am 13. April 1900. [381]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theil I, Abtheilung B.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 ist zu dem vom 1. September 1896 giltigen Tarif-Theil I, Abtheilung B, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände der Nachtrag III erschienen.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, des Verzeichnisses der sperrigen Güter, des Verzeichnisses der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Specialtarife für Wagenladungsgüter und der Ausnahmetarife 2, 3 und 4, der Güterclassification und des Nebengebührentarifes.

Für eine grössere Anzahl von Artikeln treten durch Versetzung in niedrigere Tarifclassen Frachtherabsetzungen ein.

Wien, am 13. April 1900. [382]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarif-Theil III, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 gelangt der I. Nachtrag zum Tarif-Theil III, Heft 2, vom 1. Februar 1898 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes Ausnahmefrachtsätze für Mais, sowie neue Frachtsätze für Kleie.

Abdrücke des I. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. April 1900. [383]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland.

Berichtigung des Tarifes.

Der im Tarife, Theil II, Heft 1, für den oben bezeichneten Verband auf Seite 25 vorgesehene Schnittfrachtsatz für Eilgut von 2821 Ctms. für die Station Karlsruhe Westbahnhof ist zu streichen.

Wien, am 14. April 1900. [384]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Verkehr zwischen Wien und Wr.-Neustadt.

Der mit Kundmachung fortlaufende Nr. 967 im Verordnungs-Blatte Nr. 122 vom 21. October 1899 zwischen Wien-Aspangbahnhof und Wr.-Neustadt-Schneebergbahnhof eingerichtete Hilfsroutenverkehr über Sollenau—Wöllersdorf wird mit heutigem Tage ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 13. April 1900. [385]

Oesterreichisch-Italienisch-Schweizerisch-Deutsch-Französischer Personen- und Gepäcksverkehr über den St. Gotthard.

Hinausschiebung des Einführungstermines für den neuen Tarif.

Die für den 15. Mai 1900 in Aussicht genommene und in Nr. 39 dieses Blattes vom 5. April 1900 publicirte Einführung eines neuen Tarifes für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Triest (Südbahnhof) einerseits und Paris (Ostbahnhof) andererseits über Cormons—Conegliano—Mestre—Chiasso—St. Gotthard—Basel—Delle oder Petit-Croix kann zu obigem Zeitpunkte nicht erfolgen und wird demnach bis auf Weiteres verschoben.

Der Einführungstermin dieses Tarifes wird seinerzeit verlautbart werden.

Wien, am 11. April 1900. [386]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Laibach—Ober-Laibach.

Einführungstermin des Nachtrages I zum Personentarife.

Der unter Position 29 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 5 vom 13. Jänner 1900 mit dem Einführungstermine vom 1. März 1900 angekündigte Nachtrag I zum Personentarife, Theil II, für die Localbahn Laibach—Ober-Laibach, dessen Einführung unter Position 188 des Verordnungs-Blattes Nr. 22 vom 24. Februar 1900 auf unbestimmte Zeit verlegt wurde, wird mit 1. Juni 1900 zur Einführung gebracht.

Exemplare desselben sind ab 15. Mai 1900 bei der commerciellen Direction in Wien zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 11. April 1900. [387]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung der Localbahn Laibach—Ober-Laibach.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer Fahrkarten.

Vom 1. Mai 1900 ab gelangen neue einfache Fahrkarten für Personenzüge über Wichstadtl—Lichtenau zur Einführung, und zwar:

Von oder nach	Grulich Stadt		Hannsdorf	Mähr.-Karlsdorf	Mähr.-Rothwasser	Mähr.-Schildberg	Mähr.-Schönberg
	II. Cl.	III. Cl.	III. Cl.	III. Cl.	III. Cl.	III. Cl.	III. Cl.
	Heller						
Mittelwalde .	106	56	132	82	82	106	184

Wien, am 18. April 1900. [388]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Aufnahme der Station Krappitz.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 wird die Station Krappitz der Nebenbahn Neustadt-Gogolin sowohl hinsichtlich der regulären Tarifclassen, als auch der Ausnahmetarife 1, 2, 3, 4 und 5 für den Verkehr mit Reichenberg Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn in den Schlesisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 einbezogen.

Der Frachtberechnung werden bis auf Weiteres die um 6 km erhöhten Entfernungen der Station Gogolin zugrunde gelegt.

Wien, am 12. April 1900. [389]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verlängerung der Lieferfristen anlässlich der Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Von Sonntag den 4. März 1900 angefangen wird in der Zeit bis 31. August 1900 an Sonntagen und am zweiten Oster- und Pfingsttage der Güterverkehr auf den im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Strecken eingeschränkt.

Aus diesem Grunde werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. März 1900, Z. 13.524/16, für das Jahr 1900 mit Wirksamkeit vom 4. März bis zum 31. August die Lieferfristen für Güter, deren Beförderung auf den angeführten Strecken an einem in den bezeichneten Zeitabschnitt fallenden Sonntag oder an einem der bezeichneten Festtage unterbrochen wird, um diese Tage nach Massgabe des § 63 (11) des Betriebsreglements verlängert.

Eine solche Unterbrechung wird auf dem Frachtbrief handschriftlich oder mittelst Stampiglie vermerkt werden, doch bleibt es der Eisenbahn vorbehalten, den Nachweis, dass die Beförderung unterbrochen wurde, auch in anderer Weise zu erbringen.

Auf Eilgüter und lebende Thiere findet diese Lieferfristverlängerung keine Anwendung.

Wien, am 13. April 1900. [390]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Frachtsätze.

Mit 1. Juni 1900 wird die Station Svojšic der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche blos dem Verkehre mit der dortigen Zuckerfabrik gedient hat, aufgelassen und treten infolgedessen auch die im Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 auf den Seiten 46 und 63 im Verkehre mit der vorgenannten Station enthaltenen Schnittfrachtsätze zum gleichen Termine ausser Kraft.

Wien, am 16. April 1900. [391]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

13. April. Die zwischen Eggenburg und Limberg-Maissau bestandene Unterbrechung ist behoben und wurde der directe Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr ab 7 Uhr Abends normal wieder aufgenommen. Der Frachtgüterverkehr wurde ab 14. d. M. (5 Uhr Früh) wieder aufgenommen.

13. April. Wegen Dammrutschung zwischen Litowitz und Herrendorf wurde der Güterverkehr eingestellt. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

15. April. In der Strecke Litowitz — Herrendorf wurde am 14. d. M. Nachmittags der Gesammtverkehr normal wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

13. April. In der Strecke Sámfalva—Pinkafö wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

16. April. Wegen Hochwassers musste in der Strecke Sármellék—Balaton-Szt. György der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

13. April. Auf der Localbahn Kojetein-Tobitschau wurde mit dem Zuge 3928 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

14. April. In der Strecke Rohrbach i. M.—Gr.-Seelowitz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1276	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	A. Verbrauchsartikel, Effecten, Nahrungsmittel a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen;	Prag (Bubna) (B.E.B.)	Rakonitz (B.E.B.)	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		A.		Im Kartirungswege		
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Rakonitz (B.E.B.)									
			B. Zerlegte Holzbaracken c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen:	Smichow (k.k.St.B.)	Rakonitz (k.k.St.B.)									
			d) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Krupa									

I. — bezw. umgekehrt — oder — II. — bezw. umgekehrt — III. — bezw. umgekehrt

| | | | | | | | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1277	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	der Tarif-Classe II der Tarif-Classe A der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungar. und bosnisch-hereeg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Zbirow, Haltestelle	Friedland i. B. Prag (Bubna) Josefsthal-Kosmanos Rumburg Warnsdorf (B.N.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief, 1. Aufgabe als Frachtgut von oder Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, 2. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 267 99 171 255 255		Im Kartirungswege		Zu den nebigen Frachtsätzen im Verkehre mit Friedland i. B. gelangt der Zuschlag zu den Gebühren der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nicht zur Einhebung
				oder umgekehrt	Friedland i. B. Prag (Bubna) Rumburg Warnsdorf (B.N.B.)					a) b) 261 257 96 93 168 164 252 248 252 248				
					Friedland i. B. Prag (Bubna) Rumburg Warnsdorf (B.N.B.)					216 211 75 73 194 183 194 183				
1278	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Cement	Lobositz (St.E.G.)	Aussig (St E.G.) Bodenbach (St.E.G.) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 18 30 20	Heller 14 20 15	Heller 4 10 5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
1279	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement	Lobositz (St.E.G.)	Floridsdorf (K.F.N.B.)	Aufgabe von, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft I, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	130 Heller	102 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
1280	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannten	Setzdorf	Friedrichswald Liebenthal Opočno Polička	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen das Ladegewicht des verwendeten Wagens Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Heller 51 49 81 86			Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
			Kalksteine		Opočno			Bestehen keine directen Frachtsätze	72					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1281	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Vajda-Hunyad	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897; Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Heller 158	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. In dem Frachtsatze für Reichenberg ist der Portozuschlag der Süd-Nordd. Verbindungsbahn bereits enthalten
					Adamsthal				Heller 240	Heller 213	Heller 27			
					Blansko				244	217	27			
					Bodenbach St.E.G. oder B.N.B.				319	273	46			
					Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.				226	199	27			
					Bnbna St.E.G.				291	246	45			
					Königsfeld				236	209	27			
					Lieben St.E.G. oder Oe.N.W.B.				289	246	43			
					Mähr.-Ostran				. .	209	. .			
					Oderberg Ks. Od.				. .	197	. .			
					Peček				289	236	53			
					Prag St.E.G., Oe.N.W.B. und St.B.				289	246	43			
					Prossnitz				. .	216	. .			
					Reichenberg				326	316	10			
					Schimitz				226	199	27			
					Segen-Gottes				242	215	27			
					Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.				319	273	46			
1282	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification, mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz	Erdököz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, Nachtrag III	Verschieden	Heller 139	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Brecznóbánya	Stadlau und Floridsdorf					131				
1283	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Glas der Pos. G—11 des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I, Abtheilung E, mit Ausnahme von geschliffenen Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben. Hohlglaswaaren aller Art, mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschliesslich Demyons	Ihlawka-Katharinenhad	Bodenbach St.E.G. und B.N.B. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B. transit	a) Bei Bezahlung der Fracht mindestens für 5.000 kg b) „ „ „ „ „ 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Besteht kein directer Tarif		a) 163 Pfennige b) 113 „		Im Kartirungswege *)		

*) Die nebenstehenden Frachtsätze finden nur dann im Kartirungswege Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Werden die Sendungen jedoch blos mit nach Bodenbach, bezw. Tetschen lautenden Frachtbriefen aufgegeben, so finden diese Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe oder durch Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen der Weiterversandt ab Bodenbach, resp. Tetschen nach ausländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1901 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen, bezw. Bestätigungen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, bezw. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Schliesslich gelten die sub a) und b) genannten Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach Bodenbach, bezw. Tetschen aufgelieferten Sendungen nachweislich theils per Elbe, theils per Bahn nach ausländischen Stationen weiterbefördert werden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1284	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Zuckerrühe, Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle nnd Satnrationsschlamm	oder umgekehrt: Neratowitz Ladestelle — von; Jiřitz Ladestelle — nach		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Anfrechthaltnng der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmnngen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif Theil II	7 Heller*)	Verschieden	Im Kartirnngswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lantende Frachtbrief-Dnplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Das Zugeständniss wird gemacht				Bezeichnung: Verschieden	per 100 kg				
1285	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	kgl. Ungar. Staatsbahnen	Reisekörbe	Nagy-Enyed		Zahlnng der Fracht für mindestens 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Die Sendungen müssen mit nach Essen lautenden directen Frachtbriefen anfgegeben werden	vom 1. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	425 Heller		Im Kartirnngswege		
1286	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine aus der Pos. 8—55 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898, feruer Schotter	Ladestelle Steinbruch		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- nnd Abladens der Sendnngen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898				Im Kartirungswege		
				Lettowitz	Roznau — Stritesch				Heller: 30 — 26				
									Heller: 23 — 20				
									Heller: 7 — 6				
1287	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostran bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündnng der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, danu rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere			Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Mai 1900 bis Ende April 1901	Ansnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	990 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	924 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	66 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lantende Frachtbrief-Dnplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

*) Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Etablissements, welche mit der Ladestelle „Jiřitz" in directer Schienenverbindung stehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1288	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		4 leere Reservolrwagen	Oświęcim	Brody	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Wagen müssen in den Wagenpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eingestellt werden	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife		8 Heller per km und Wagen		Im Kartirungswege		
1289	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Holzabfall, das ist: Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle, ferner Klotzholzabfälle, Holzsägemehl und Holzsägespäne	Petrontz am Sereth	Hliboka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Wenn bei Sendungen von welchem Holzabfalle trotz rationeller Verladung und Ausnützung des Wagenraumes das Ladegewicht nicht erreicht wird, erfolgt die Frachtberechnung nach dem Effectivgewichte der Sendung, mindestens aber für 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zu bewirken	bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	12	Verschieden	Im Kartirungswege		
1290	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Eichenstammholz	Karapczin a./S.	Kimpolung	Aufgabe von höchstens 10 Wageuladungen als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an das Bezirksstrassencomité des Bezirkes Kimpolung adressirt sein und beim Brückenbaue der Bezirksstrassen Pozorita—Breasa und Wama—Russ.-Moldawitza Verwendung finden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. März 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1900	Localtarif	109	58	51	Im Kartirungswege		
					Wama				103	54	49			

Fortlaufende Nummer	1291	1292	1293
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltnngen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Chamotte und Chamottesteine	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Eisenbahnschwellen, roh, auch imprägnirt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Nürschan	Maishofen	Usora
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Söll-Leukentbal	Allach	Ulm Hanau (Nordbhf. Ostbhf. Westbhf.) Germersheim Durlach
oder umgekehrt			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Der in der 10. Rubrik bezifferte Frachtsatz gilt: a) für Chamotte bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief; b) für Chamottesteine bei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen nnd Frachtbrief	Die in der 10. Rubrik bezifferten Frachtsätze gelten nur in der Richtung aus Oesterreich nach Bayern, und zwar diejenigen der Abtheilungen b) und c) bei Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen nnd Frachtbrief, derjenige der Abtheilung a) bei Frachtzablnng für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedocb für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Anfgabe als Frachtgut in Wagenladnngen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht per Frachthrief und Eisenbahnwagen
und gilt in der Zeit	vom 23. April 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 23. April 1900 bis anf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedocb bis 31. December 1900
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Tarif-Theil II, Heft 5, vom 1. Jänner 1895 (Ausnahmetarif Nr. 12) des Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehres	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Tarif-Theil IV, Heft 2. vom 1. Februar 1900 des Süddentsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	127 Heller	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	126 Heller	Abtheilung a) | b) | c) Frachtsätze in Mark für 100 kg 0·71 | 0·78 | 0·84	Mark 2·82 3·21 3·29 3·21
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1 Heller		
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Für die nach vorstehenden Frachtsätzen abgefertigten Sendnngen findet das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendnng

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1294	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Vide Tabelle		Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen unter der Adresse einer Petroleumraffinerie in den in der nachstehenden Tabelle benannten ungarischen Stationen aufgegeben werden. Die für die die Station Budapest-dunap. tehér-pályaud var lautenden Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche für die Petroleumraffinerie-Actiengesellschaft in Orsova bestimmt sind, mit directen Frachtbriefen nach Budapest-dunap. t. p. u. aufgegeben und daselbst auf dem Budapester Donauufergeleise aus den Cisternen in die Schiffe verladen und nach Orsova weiterbefördert werden	bis auf Weiterns, längstens bis Ende December 1900	Localtarife		Vide Tabelle		Im Kartirungswege			Die Beförderung der in Stoboda rungurska Grube zur Aufgabe gelangenden Sendungen hat in den der Partei gehörenden Cisternenwagen zu erfolgen. Die Füllung und Abschlauchung der Cisternen haben die Parteien zu besorgen. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 5 ex 1900 unter fortl. Nr. 455 publicirten Frachtsätze werden gleichzeitig, mit Ausnahme jener nach Pozsony-Ujváros, ausser Kraft gesetzt

Nach

Von	Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-Ferenczváros Budapest-Kitérő	Brassó	Kemecse	Legenye-Mihályi	Máros-Vásárhely	Mező-Laborcz	Mező-Telegd	Munkács	Oravicza	Orsova	Örmező	Skalite	Turócz-Szt. Márton
	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern												
Borysław	153	237	99	100	195	85	141	93	205	217	101	146	167
Drohobycz	150	234	96	97	192	83	138	90	202	214	99	—	164
Gorlice	153	251	116	111	209	76	155	114	219	231	92	100	143
Iwonicz	136	234	99	94	192	59	138	97	202	214	75	—	150
Jasło	145	243	108	103	201	68	147	106	211	223	84	—	147
Jedlicze	139	237	102	97	195	62	141	100	205	217	78	108	151
Kolomea	177	255	129	128	213	125	159	118	223	235	139	—	196
Krechowice	159	243	105	106	201	103	147	99	211	223	117	—	17
Krosno	136	234	99	94	192	59	138	97	202	214	75	—	150
Nadwórna	153	231	114	104	189	123	135	94	199	211	115	—	72
Olszanica	127	225	90	85	183	50	129	88	193	205	66	—	141
Rymanów	133	231	96	91	189	56	135	94	199	211	72	—	147
Sambor	151	245	107	108	203	74	149	101	213	225	90	—	165
Sanok	124	222	87	82	180	47	126	85	190	202	63	—	138
Skołyszyń	148	246	111	106	204	71	150	109	214	226	87	—	14
Słoboda rungurska Grube	221	299	173	172	257	169	203	162	267	279	188	—	240
Ustrzyki	133	231	96	91	189	56	135	94	199	211	72	—	147
Zagórzany	151	249	114	109	207	74	153	112	217	229	90	—	143

Fortlaufende Nummer	1295	1296	1297	1298
Die Publication erfolgt von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Getreide etc. und Kleie etc. laut Nomenclatur auf Seite 4 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Steinkohlentheeröl, schweres, dunkles, in Fässern oder Reservoirwagen	Steine der Pos. 8—55 a und b der Güterclassification im Tarif-Theil I	Eis
für die Transportstrecke (Bezeichnungsweise Route) von	Itzkany	Mähr.-Ostrau	Unter-Waltersdorf	Dornegg-Feistritz
nach	Granica transit, für Sendungen nach mindestens 60 km von Granica entfernten russischen Stationen	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) / Rossitz (S.N.D.V.B.)	Wien (Matzleinsdorf)	Finme
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im „Anhange“ des vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theiles II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, Seite 26, enthaltenen Bestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verweudeten Wagen rücksichtlich der Steine der Pos. 8—55 a und für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten Wagen rücksichtlich der Steine der Pos. 8—55 b. Auf- und Abladen durch die Partei	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten. Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 24. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungarisch - Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896	Localtarife	Localtarif	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. September 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestebt kein directer Verbandsfrachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	33, bezw. 34 Heller	34 Heller incl. ungarischer Transportsteuer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	287 Heller	164 Heller / 132	24 Heller	22 Heller incl. ungarischer Transportsteuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			9, bezw. 10 Heller	12 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1299	**Böhmischen Commercialbahnen**		Rübe	Ladestelle bei Chotělič	Hochwessely	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, jedoch mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	11 Heller*)		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement in Hochwessely adressirt sein, welches durch ein Schleppgeleise mit der Station verbunden ist, resp. von einem solchen Etablissement aufgegeben werden
			Rübenabfälle, Rübenpresslinge, Rübenschnitte, Saturationsschlamm, Composte	Hochwessely	Ladestelle bei Chotělič					11 Heller*)				
1300	**Südbahn-Gesellschaft**		Oelkuchen	Steinbrück	Klagenfurt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 23. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	127 Heller	85 Heller	42 Heller	Im Kartirungswege		
1301	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement	Kirchbichl	Görz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 26. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	174 Heller		Im Kartirungswege		
1302	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue, bezw. zur Einrichtung von Hotels, Restaurations- und Badeetablissement-Anlagen in Brennerbad bestimmt sind, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 von den österreichischen Stationen der Südbahn nach Brenner der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											

*) In diesem Frachtsatze sind die Znschubgebühren für den Znschub von oder nach dem betreffenden Etablissement in Hochwessely, bezw. von oder nach der Ladestelle bei Chotělič nicht enthalten.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen / und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
1303	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Bahnverwaltungen	Rohpappe Rohdachpappe	Schatzlar	Wysočan Oe.N.W.B.	Die Frachtzahlung erfolgt für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	162 Heller 168 Heller	151 Heller 142 Heller	11 Heller 26 Heller	Im Kartirungswege		
1304	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	a) Kalk, gebrannter b) Kalksteine, roh	Hohenelbe	Warnsdorf B.N.B.	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	62 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird nicht berechnet
1305	k. k. Staatsbahn-Direction Linz		Reexpeditionsbefugniss für Getreide der Pos. 6—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	der Station St. Valentin		Laut Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A VIII 2 vom 19. April 1900 bis 31. December 1900							

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
77	Nr. 33 vom 22. März 1900	1134	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Roherze (ausgenommen Antimonerz, reiner Bleiglanz, Kupferstein (Kupferlech) und silberhaltige Lech)	Mies-Kladrau	Braubach	In der 8. Rubrik soll es heissen: statt „Theil II, Heft 7“ richtig „Theil II, Heft 9“	
	Nr. 43 vom 14. April 1900	1264 1265 1266 1267 1268 1269 1270 1271	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Petroleum (Steinöl) etc. etc.	Orsova	diversen Stationen	Die unter den Post-Nummern 1269 bis 1271	1264 bis 1268 angeführten Frachtbegünstigungen bilden nur ein Frachtzugeständniss und bezieht sich daher das Minimalquantum von 10.000 Tonnen	7000 Tonnen auf sämmtliche in diesen Positionen bezeichneten Relationen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. **Wien, 21. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 31. März 1900 *) für die Localbahn Hinter-Třebaň—Lochowitz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Josef Sebastian Ritter von Daubek, Gutsbesitzer in Litten, im Vereine mit der Gemeinde Hostomitz die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Haltestelle Hinter-Třebaň der Staatsbahnlinie Prag—Furth i. W. nach Lochowitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Protivin—Zditz in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniessen die Concessionäre die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von K 20.000 in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851,

*) Enthalten in dem am 14. April 1900 ausgegebenen XXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 70.

R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten, zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahnconcessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahnconcessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 3 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den daselbst angeführten Zuschlag nicht wenigstens jenen Jahresbetrag erreichen, welcher zur planmässigen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekaranlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und den Concessionären die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Concessionäre zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlungen — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Schuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 11, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wittek m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 5. April 1900, Z. 652,*) an alle österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Concessionirung von Bahnhofrestaurationen.

Anlässlich des eingetretenen Falles, dass die Wiederbesetzung einer Bahnhofrestauration, welche nach dem Tode des Restaurateurs zur Weiterverleihung gelangte, rücksichtlich der Erwerbung der gewerblichen Concession mehrfachen Schwierigkeiten begegnete, die selbst zu einer mehrtägigen Unterbrechung des Restaurationsbetriebes führten, hat sich das Eisenbahnministerium angesichts der Bedeutung dieses Betriebes für das reisende Publicum veranlasst gefunden, an das k. k. Ministerium des Innern das Ersuchen zu richten, die geeigneten Verfügungen zu treffen, um der Wiederkehr eines solchen Vorkommnisses vorzubeugen.

Dem gestellten Ersuchen entsprechend, hat das k. k. Ministerium des Innern die politischen Landesbehörden mittelst Erlasses vom 23. December 1899, Z. 37.532, eingeladen, zu veranlassen, dass über Gesuche um die Ertheilung von Concessionen für den Betrieb von Bahnhofrestaurationen stets mit der thunlichsten Beschleunigung das Amt gehandelt werde, damit etwaige, aus der Verzögerung der Erledigung solcher Gesuche sich ergebende Störungen im Betriebe der bezeichneten Gastgewerbe hintangehalten werden.

Hieran wurde zur Danachachtung der Gewerbebehörden die Bemerkung geknüpft, dass seitens derselben bei Amtshandlungen, betreffend die Verleihung von Concessionen für Bahnhofrestaurationen, behufs richtiger Beurtheilung der Bedürfnissfrage (§ 18 Gew.-Ordg.) stets auch das Bedürfniss des „reisenden" Publicums in Erwägung zu ziehen ist, und daher auf die bezüglichen Angaben der betreffenden Bahnunternehmung entsprechende Rücksicht zu nehmen sein wird.

Hievon werden sämmtliche Bahnverwaltungen zur entsprechenden Gebrauchnahme in Kenntniss gesetzt.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. April 1900, womit für den Monat Mai 1900 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem königl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1900 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von einundzwanzig (21 %) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Bregenzerwaldbahn" mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund A. h. Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Herrn Josef Huter, Bürgermeister der Stadt Bregenz, im Vereine mit den Herren Konrad Dorner, praktischen Arzt in Hittisau, Jodok Fink, Reichsrathsabgeordneten in Andelsbuch, und Carl Veith, Banquier in Bregenz, als Concessionäre der den Gegenstand der Concession vom 11. August 1899, R.-G.-Bl. Nr. 172, bildenden Localbahn von Bregenz bis Bezau (Bregenzerwaldbahn) die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Bregenzerwaldbahn" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 10. April 1900. — Z. 10.724. E.-M.-Z. 17.749.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Ischl nach Kammer.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabrikanten und Bauunternehmer Carl P. Prybila in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Ischl über Mitter-Weissenbach nach Weissenbach am Attersee und von da entweder über Unter-Ach und Nussdorf oder über Seefeld und Weyeregg nach Kammer im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 8. April 1900. Z. 11 971/2.

---

*) Ein analoger Erlass wurde an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten—Pontafel: Errichtung der Personenhaltestelle Schrattenberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach vorgelegte Project für die Errichtung einer Personenhaltestelle beim Wächterhaus Nr. 230 der Linie Amstetten—Pontafel zwischen den Stationen Scheifling und St. Lambrecht mit der Bezeichnung „Schrattenberg" genehmigt und dieselbe beauftragt, das Weitere im eigenen Wirkungskreise zu veranlassen. [E.-M.-Z. 12.910/19.]

Projectirte Kleinbahn von Lustenau nach Dornbirn. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des von Dr. Waibel, Bürgermeister in Dornbirn, vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Lustenau nach Dornbirn die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung auf den 21. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 18.373.]

Projectirte Localbahn Weckelsdorf-Parschnitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Bahnbau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Comp. in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Weckelsdorf der Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterreich-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Parschnitz zum Anschlusse an die Linie Chlumetz — Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn mit einer Fortsetzung nach Trautenau die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 26. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 18.267.]

Projectirte Localbahn Böhm.-Leipa—Meistersdorf—Steinschönau. (Variante km 11·95 bis km 13·60: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. April, Z. 15.780, die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Clemens Rasch, Fabriksbesitzer in Ullrichsthal, vorgelegten Variantenprojectes der Strecke km 11·95—13·60 der Localbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau die politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Auf Grund dieses Erlasses hat die k. k. Statthalterei die obgedachte Amtshandlung auf den 27. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Graf Montecuculi betraut. [E.-M.-Z. 17.761.]

Projectirte Bahn niederer Ordnung von der Station Strassgang nach Puntigam. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des von Franz Schreiner, Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Graz, im Vereine mit dem Gutsbesitzer Friedrich Hofmann, Dr. Anton Rintelen, Advocaten, und den Realitätenbesitzern Julius Koch und Karl Schreiner vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige, lediglich dem öffentlichen Frachtenverkehre dienende, mit Dampf oder mit animalischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Strassgang der Graz-Köflacher Bahn zur Station Puntigam der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft die Trassenrevision auf den 2. Mai anberaumt Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereisecretär Rudolf Freiherr von Camerlander betraut. [E.-M.-Z. 18.277.]

Localbahn Piła - Jaworzno. (Errichtung eines Warteraumes und Umladeperrons in der Station Chrzanów.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten, vom Standpunkte der Bauordnung entsprechend befundenen Projectes für die Errichtung eines heizbaren Warteraumes mit Bureauanbau und eines Umladeperrons in der Station Chrzanów der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Zwecke der Localbahn Piła-Jaworzno im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 17.472.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Lieferung von Radreifen für Fahrbetriebsmittel.) Die preussisch-hessische Staatseisenbahn-Verwaltung hat mit einer Vereinigung von Radreifenwalzwerken unter dem 14. December 1899 einen Vertrag abgeschlossen, wonach der gesammte Bedarf an Radreifen, soweit sie aus Martinstahl hergestellt werden, von jetzt ab bis zum 31. März 1902 zum Preise von Mk. 20 für 100 kg Wagen- und Tenderradreifen und Mk. 21·50, bezw. Mk. 23·50 für 100 kg Locomotivradreifen (je nach dem Festigkeitsgrad) frei Bahnwagen der dem liefernden Werke zunächstgelegenen Tarifstation der Staatsbahnverwaltung von dieser Vereinigung zu liefern ist. Ausgenommen sind 15 pCt. des Gesammtbedarfes an Radreifen, welcher anderen, ausserhalb der Vereinigung stehenden Werken übertragen werden kann.

— (Nebenbahn Ahaus-Enschede.) Der „Reichsanz." enthält die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Ahaus nach Enschede innerhalb des preussischen Staatsgebietes durch die Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. Der Sitz der Gesellschaft ist Ahaus. Die Bestimmungen des mit den Niederlanden wegen des Baues und Betriebes der Bahn abzuschliessenden Staatsvertrages sollen für die Gesellschaft dieselbe Verbindlichkeit haben, als wenn sie ausdrücklich in diese Concessionsurkunde aufgenommen wären. Das zur Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagecapital wird auf den Betrag von Mk. 1,500.000 festgesetzt.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Berlin: Eröffnung des Haltepunktes Wildau für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 28. März, dass der an der Bahnstrecke Berlin—Königswusterhausen zwischen den Stationen Zeuthen und Königswusterhausen neu errichtete Haltepunkt Wildau am 1. Mai für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet wird. Die Entfernungen betragen von Wildau bis Zeuthen 3·51 km und von Wildau bis Königswusterhausen 2·54 km.

— (Directionsbezirk Köln: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Kalk Süd.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 5. April die Station Kalk Süd, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehre diente, nunmehr auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren, Frachtstückgütern, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist in dieser Station nach wie vor ausgeschlossen.

— (Schliessung der Station Deutzerfeld für den öffentlichen Wagenladungsverkehr.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 30. März, dass am 31. Mai die Station Deutzerfeld für den öffentlichen Wagenladungsverkehr geschlossen wird. Vom 1. Juni ab dient diese Station daher nur noch für die Abfertigung von Wagenladungen und Frachtstückgütern nach und von den angeschlossenen Werken, für die Abfertigung von Frachtstückgütern jedoch nur in dem jetzigen Umfange.

Frankreich. (Einführung neu systemisirter Tour- und Retourkarten auf den Linien der Compagnie du Chemin de fer Paris-Orleans.) Die Direction des Hauptbahnnetzes Paris-Orleans hat im Bereiche sämmtlicher Linien ein wesentlich geändertes System von Tour- und Retourkarten eingeführt, welches dem reisenden Publicum bedeutende Vortheile bietet:

1. Die bisher nur auf eine bestimmte Anzahl von Stationen und Relationen beschränkt gewesene Ausgabe von Tour- und Retourkarten wird auf alle Stationen und für alle Relationen ausgedehnt.

2. Die Giltigkeitsdauer dieser Karten wird verlängert, und zwar:

a) für Entfernungen bis zu 60 km auf zwei Tage, d. i. den Tag der Ausgabe und den darauf folgenden Tag;

b) bei Entfernungen von über 60 km gelten diese, ohne Einbeziehung des Tages der Abfahrt und jenes der Rückreise in die Giltigkeitsdauer, für je 100 km und den diese überschreitenden Bruchtheil von 100 km je einen Tag.

3. Die Dauer der Giltigkeit kann je zweimal per Karte verlängert werden, und zwar durch Nachzahlung eines Supplementzuschlages von je 10 Percent zum ursprünglichen Preise der Karte für je eine der beiden Prolongationen.

4. Bei Entfernungen von und über 300 km (mit Inbegriff der Rückfahrt von 600 km) kann bei Aufzahlung von Frcs. 1.— in der I., Frcs. 0·75 in der II. und Frcs. 0·50 in der III. Wagenclasse die Reise nach Belieben des Passagiers für je einen Tag Aufenthalt je zweimal unterbrochen werden.

— (Gründung einer Versicherungs-Gesellschaft im Eisenbahnwesen unter der Firma „Le Rail" [„Die Schiene"].) In Paris wurde unter der Firma „Le Rail" eine Versicherungs-Gesellschaft gegründet, welche für ungerechtfertigte Einhebung von Uebergebühren, Verlust von Sendungen, Beschädigung dieser während des Transportes oder in den Magazinen der Bahnunternehmung, Versäumniss von Lieferzeitterminen etc. sofort nach Constatirung des Factums den Versicherten in Baargeld entschädigt, ferner auch zu wohlfeilen Bedingungen die Versicherung der Reisenden bei Verletzungen oder Tödtung durch Eisenbahnunfälle etc. übernimmt. Nachdem die Gesellschaft nachträglich die Einleitung des Reclamationsverfahrens, der Rückvergütung, Entschädigung etc. an Stelle des Absenders oder Empfängers einleitet und auf eigene Gefahr durchführt, ist der Committent der Mühe und Sorge enthoben, derlei oft langwierige Verhandlungen selbst führen oder sich im Falle eines Processes eines Rechtsanwaltes bedienen zu müssen.

— (Internationaler Congress der Directionen der Strasseneisenbahnen.) Während der Pariser Weltausstellung wird unter den Auspicien der „Union internationale permanents des Tramways de Bruxelles" ein internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Directionen tagen, dessen Dauer auf vier Tage (vom 10.—13. September) bemessen ist. Das Arbeitsprogramm umfasst die Erörterung und Erledigung zahlreicher Fragen von grossem Interesse, als: die Wesenheit der elektrischen Kraft in ihrer rationellen Anwendung für den Betrieb der Strasseneisenbahnen; die verschiedenen Systeme der Vertheilung des Stromes; das Accumulatorenwesen in seiner gegenwärtigen Verwerthung und dessen Zukunft; die verschiedenen Systeme der Bremsen für Strasseneisenbahnfuhrwerke, ohne Unterschied der bewegenden Kraft etc. Auskünfte ertheilt der Secretär Nonnenberg des Organisationscomité, Brüssel, Rue Potagère Nr. 85.

— (Internationaler Congress der Eisenbahn-Directoren.) Wie aus Paris berichtet wird, ist die Abhaltung eines internationalen Congresses der Eisenbahn-Directionen, und zwar im Laufe des Monates September in Aussicht genommen. Das Programm dieses Congresses wird seitens des diesbezüglich eingesetzten Comité in nächster Zeit verlautbart werden.

— (Veranstaltung einer retrospectiven Ausstellung des Verkehrswesens während der Pariser Weltausstellung.) Die Directionen der Hauptbahnen Frankreichs haben im Einvernehmen mit der Direction der Weltausstellung den Beschluss gefasst, im Bereiche des Ausstellungsplatzes eine „Musée centenal rétrospectiv des voyages et du Tourisme" genannte Ausstellung der seit 100 Jahren in Verwendung stehenden Fahrbetriebsmittel des gesammten Verkehrswesens zu Land zu veranstalten. Nebst Post- und Reisekutschen seit Beginn der Aera des ersten Kaiserreiches, den ersten Locomotiven und Waggons aller Art Typen, den Signalisirungsobjecten, den Fahrrädern aller Systeme seit Erfindung der sogenannten „Draisine" (das ist eines Zweirades für mehrere Personen, welche das Vehikel durch Abstossen mit den Füssen in Bewegung setzten) und sonstigen als „Automobil" bezeichneten Fuhrwerken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1899), werden überhaupt alle im Verkehrswesen und Touristensporte bisher verwendeten Apparate und Hilfsmittel, als: Reisekoffer, Reiseuhren etc., in die Sammlung aufgenommen, so auch Erinnerungsmedaillen, bildliche Darstellungen aller Art und selbst Carricatur-Zeichnungen älteren Datums als Ausstellungsobjecte acceptirt. Das Comité, welches die Haftung für die zur Ausstellung eingesendeten Gegenstände übernimmt, theilt mit, dass den Ausstellern auch gewisse Beneficien, als: permanente Eintrittskarten zum Ausstellungsplatze etc., gewährt werden und ersucht jene Reflectanten aller Länder, welche Beiträge zu liefern geneigt sind, sich behufs näherer Auskünfte mündlich oder brieflich an das Comitémitglied Herrn Manceaux-Duchemin, Paris, Rue de Hambourg Nr. 12, zu wenden.

— (Einnahmen der Localbahnen während dem ersten Semester des Jahres 1899.) Das „Journal Officiel" verlautbart die Betriebsergebnisse der im Bereiche Frankreichs betriebenen Localbahnen innerhalb des ersten Semesters des Jahres 1899 im Vergleiche zur selben Betriebsperiode des Vorjahres 1898. Bis Ende Juni 1899 waren in das französische Localbahnnetz (mit Ausnahme Algeriens und der Colonien) Frcs. 409,696.000 für eine Gesammtlänge von 4302 km investirt, d. i. im Durchschnitte Frcs. 95.000 per laufendes Bahnkilometer, gegenüber von Frcs. 384,603.000 für 4263 km und durchschnittlich Frcs. 90.000 per Bahnkilometer in der gleichen Periode des Vorjahres 1898. In der vorerwähnten Ziffer der Investition figuriren die staatlich subventionirten Localbahnlinien mit Francs 220,423.000 für 3041 km, d. i. im Durchschnitte mit Frcs. 72.000 per Bahnkilometer, gegenüber von Frcs. 219,255.000 für 3025 km und einem Durchschnittspreise von gleichfalls Frcs. 72.000 per Bahnkilometer im Jahre 1898. Bei den nichtgarantirten Localbahnen war im Jahre 1899 der Durchschnittspreis für 1261 km per Bahnkilometer Frcs. 134.000, gegenüber von Frcs. 133.000 für 1238 km im Jahre 1898. Die Bruttoeinnahmen des Gesammtnetzes, welche 1898 Frcs. 9,533.000 betrugen, erhöhten sich im Jahre 1899 auf Frcs. 10,232.000. Die Länge der Bahnen hat daher im gleichen Zeitabschnitte des einen Jahres zum anderen von 4234 auf 4315 km, somit nur um 81 km, zugenommen, dagegen sind die durchschnittlichen Einnahmen per Bahnkilometer von Frcs. 2252 auf Frcs. 2369 gestiegen. Die garantirten Linien ergaben nur Frcs. 1728 per Bahnkilometer, jedoch um 7 pCt. mehr als im Vorjahre, während das wesentlich höhere Erträgniss der nichtgarantirten Linien von Frcs. 3895 per Kilometer gegenüber jenem des Vorjahres nur um 3 pCt. stieg. Die Betriebsspesen des gesammten Localbahnnetzes stellten sich im ersten Semester des Jahres 1899 auf Frcs. 8,219.000, gegenüber von Frcs. 7,927.000 im Vorjahre, und zwar im Verhältnisse von Frcs. 1905 : 1872, daher per Bahnkilometer um Frcs. 33 höher. Der Vergleich zwischen den Ausgaben und Einnahmen im ersten Semester 1899 ergibt ein Nettoerträgniss von Frcs. 2,004.000, d. i. von Frcs. 464 per Bahnkilometer, während im gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres der Nettogewinn nur Frcs. 1,606.000, d. i. Frcs. 380 per Bahnkilometer, betrug. Diese nennenswerthe Zunahme des Nettoerträgnisses resultirt nach der siebenpercentigen Mehreinnahme der 3041 km langen garantirten Bahnen gegenüber den nur 1261 km messenden nichtgarantirten Bahnen.

— (Erscheinen eines neuen Fachblattes „Le Tramway".) Die Direction des „Journal des Transports" theilt mit, dass sie ein neues Fachblatt unter dem Namen „Le Tramway" erscheinen lässt, welches, gleich dem „Journal des Transports", aber ausschliesslich im Strassenbahnwesen, alle commerciellen, administrativen, technischen und juridischen Fragen in Erörterung ziehen wird, welche sich auf den Bau, Betrieb und die finanzielle Lage dieser modernen Verkehrsmittel beziehen. Der Abonnementspreis dieses vom 15. April an wöchentlich erscheinenden Blattes ist für Frankreich jährlich mit Frcs. 15 und nach den Ländern des Postverbandes (Union postale) mit Frcs. 18 bemessen. Anfragen, Aufträge, Mittheilungen etc. sind an die Adresse „Directeur du Tramway, 29 Rue de Londres a Paris" zu richten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis 24. April 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

18. April, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Capitän U. Laneve, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traü, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

19. „ um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

20. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Danubio", Capitän D. Mistorigo, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traü, Spalato, Caroner, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

21. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traü, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

24. April, um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano nnd Cattaro, mit Verlängernng nach Bari, Cattaro, Autivari, Dnlcigno, Medna, Dnrazzo, Valona, Santi Qnaranta und Corfn. Ueberschiffnng für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Novaglia, Valcassione nnd Porto Manzo.

* Verbindnng mit dem bis znr Riva fahrenden Schnellzuge ans Wien.

NB. Rnndreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragnsa, K 90.—.

Venedig.

18. April, Dampfer „Carlotta", Capitän F. de Marocchino
20. „ Dampfer „Carlotta", Capitän F. de Marocchino
23. „ Dampfer „Carlotta", Capitän F. de Marocchino
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrt:

22. April, um 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wnrmbrand", Capitän C. de Bretfeld. nach Venedig.

Levante und Mittelmeer.

18. April, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern. Ankunft in Triest des Luxuszuges London—Ostende—Wien—Triest am 18. April nm 10 Uhr 58 Minuten Früh.

19. April, nm 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Daphne", Capitän L. Barichievich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Caneat†, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas und Knstendje.

22. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Memfi", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè und Smyrna.

24. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani, mit Berührung von Brindisi, Santi Qnaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje, Snlina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassnnd, Trapezunt, Rizeh und Batum. Für Passagiere, Post- und Werthsendnngen Ueberschiffnng in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dnlcigno nnd Antivari, in Corfn nach Sajada, Parga, Santa Maura nnd Prevesa und in Piräus nach Khios nnd Smyrna.

25. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.

† Die Aussteilung in Canea wird am 1. Mai eröffnet und dauert einen Monat

Ostindien, China und Japan.

23. April, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Trieste", Capitän A. Mitis, mit Berührung von Fiume, Port Said, Snez, Aden, Karachi, Bombay** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama nnd Kobe.

3. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschiuss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Vindoboua", Capitän C. Bellen. mit Berührung von Fiume*, Port Said, Suez, Aden, eventuell Karachi oder Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

10. Juni, Dampfer „Urano", Capitän . . . . . , nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume nnd umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren znr Verschiffnng angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nnr mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates anfgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Sectionschef im Eisenbahnministerium Dr. Theodor Haberer über sein Ansuchen von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, ferner bei der Actiengesellschaft Localbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), sowie bei den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, dann den Ministerialrath im Eisenbahnministerium Camill Kuranda von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft Oesterreichische Schuckert-Werke und von der Function eines Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, weiters den mit dem Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Alfons Edlen von Glaser von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft und bei der Actiengesellschaft Localbahn Schwarzenau-Zwettl, sowie von der Function eines Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft Oesterreichische Schuckert-Werke enthoben.

Gleichzeitig wurden ernannt:

der Ministerialrath im Eisenbahnministerium Camill Kuranda zum landesfürstlichen Commissär bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und bei der Actiengesellschaft Localbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), der mit dem Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleidete Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Alfons Edler von Glaser zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft Oesterreichische Schuckert-Werke, der Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth zum landesfürstlichen Commissär bei den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, der Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Theobald Pollak zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft Oesterreichische Schuckert-Werke;

der Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Rudolf Graf Chorinsky zum landesfürstlichen Commissär bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft;

der Ministerial-Vicesekretär im Eisenbahnministerium Dr. Otto Müller zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft Localbahn Schwarzenau-Zwettl.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Bezirkscommissär Emil Knapp in Prag zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro März 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	11068·60	4273·06	4345·58	10996·08
Roggen	1381·21	809·93	754·98	1436·16
Gerste	1161·00	917·54	305·73	1772·81
Hafer	1794·82	804·95	711·93	1887·84
Mais	2347·05	811·05	1380·48	1777·62
Mehl	1948·49	1666·90	1760·10	1855·29
Wein	5377·14	437·47	576·67	5237·94
Verschiedene . . .	1952·69	1690·91	1447·36	2196·24
Zusammen .	27031·00	11411·81	11282·83	27159·98
Versicherungswerth K	711.730	174.500	173.630	712.600

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	27	6	5	28
Versicherungswerth K	141.665	36.700	31.575	146.790
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrplan-Aenderung ab 1. Mai 1900.

Am 1. Mai 1900 werden auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, dann auf den Localbahnen Saitz-Tscheitsch-Göding, Otrokowitz - Zlin - Wisowitz und Auspitz nachstehende wesentlichere Aenderungen des Fahrplanes eintreten:

Der Schnellzug Nr. 7/807 wird von Wien statt um 8 U. 15 M. schon um 8 U. 10 M. Früh abgehen, in Brünn um 10 U. 39 M. Vm. eintreffen und durch den Schnellzug der Staatseisenbahn-Gesellschaft Nr. 3 nach Bodenbach fortgesetzt.

Der Schnellzug Nr. 810/10, Abfahrt von Brünn um 11 U. 54 M. Vm., Ankunft in Wien 2 U. 35 M. Nachmittags, wird zum Aufnehmen und Absetzen von Reisenden in der Station Auspitz bedingt anhalten.

Der Schnellzug Nr. 12, Abfahrt von Oderberg um 6 U. 54 M. Früh nach Wien, wird auch in Otrokowitz 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 13 wird von Wien statt um 10 U. 50 M. schon um 10 U. 45 M. Vm. abgehen, auch in Stillfried und Otrokowitz je 1 Minute Aufenthalt nehmen und in Prerau um 3 U. 18 M. Nm. eintreffen.

Der Personenzug Nr. 14, Abfahrt von Prerau um 12 U. 36 M. Nm., wird auch in Stillfried 1 Minute Aufenthalt nehmen und in Wien um 5 U. 10 M. Nm. eintreffen.

Der Personenzug Nr. 17, Abfahrt von Wien um 7 U. 5 M. Abds. nach Krakau, wird in den Haltestellen Zahlenitz, Mydlniki und Lobzów nicht bedingt, sondern 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 20 V wird von Floridsdorf um 6 U. 55 M. Früh abgehen und in Wien um 7 U. 5 M. Früh ankommen.

Der Personenzug Nr. 520/20, Abfahrt von Marchegg um 5 U. 25 M. Früh, wird von Gänserndorf um 6 U. 21 M. Früh abgehen und in Wien um 7 U. 19 M. Früh eintreffen.

Der Personenzug Nr. 48 wird von Floridsdorf statt um 1 U. 20 M. um 1 U. 25 M. Nm. nach Wien abgehen.

Vom 1. Mai bis Ende September werden, wie im Vorjahre, die Personenzüge Nr. 49, Abfahrt von Trzebinia um 11 U. Nachts, Ankunft in Krakau um 11 U. 56 M. Nachts, und Nr. 50, Abfahrt von Krakau um 3 U. 10 M. Nm., Ankunft in Trzebinia um 4 U. 14 M. Nm., verkehren.

Der Personenzug Nr. 528 wird von Marchegg statt um 7 U. 37 M. schon um 7 U. 32 M. Abds. nach Gänserndorf abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 618 wird von Zellerndorf statt um 7 U. schon um 6 U. 55 M. Abds. nach Lundenburg abgehen.

Die Personenzüge Nr. 909, Abfahrt von Brünn um 5 U. 12 M. Nm. nach Prerau, und Nr. 918, Abfahrt von Prerau um 7 U. Abds. nach Brünn, werden in Kojetein auch den Anschluss an den neuen Personenzug Nr. 2209 nach Krasna herstellen.

Der Personenzug Nr. 919, Abfahrt von Brünn um 6 U. 5 M. Abds. nach Prerau, wird in Kojetein auch den Anschluss an den neuen Personenzug Nr. 2236 von Hullein und Kremsier herstellen.

Die Personenzüge Nr. 927, Abfahrt von Brünn um 10 U. 50 M. Nachts nach Prerau, und Nr. 930, Abfahrt von Prerau um 3 U. 7 M. Früh nach Brünn, werden auch in der Haltestelle Hoschtitz 1 Minute Aufenthalt nehmen.

Der Personenzug Nr. 1021 wird von Prossnitz statt um 4 U. 30 M. schon um 4 U. 20 M. Nm. nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1032 wird von Sternberg statt um 3 U. 8 M. schon um 3 U. 2 M. Nm. nach Olmütz abgehen.

Die Personenzüge Nr. 1102, Abfahrt von Olmütz um 11 U. 40 M. Vm., Nr. 1104, Abfahrt von Olmütz 12 U. 15 M. Nachts, und Nr. 1124, Abfahrt von Olmütz 2 U. 17 M. Nachts nach Prerau, ferner die Personenzüge Nr. 1103, Abfahrt von Prerau 1 U. 43 M. Nachts, Nr. 1105, Abfahrt von Prerau 10 U. 51 M. Vm., und Nr. 1125, Abfahrt von Prerau 3 U. 15 M. Früh nach Olmütz, werden auch in Grügau je 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 1106 wird von Olmütz statt um 5 U. 44 M. erst um 5 U. 58 M. Nm. abgehen, in der Haltestelle Roketnitz nicht anhalten und in Prerau um 6 U. 31 M. Abds. eintreffen. In Olmütz wird dieser Zug den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 1502 der k. k. Staatsbahnen von Jägerndorf herstellen.

Die Personenzüge Nr. 1111, Abfahrt von Prerau um 7 U. 45 M. Abds., und Nr. 1129, Abfahrt von Prerau 10 U. 56 M. Nachts nach Olmütz, werden in Grügau nicht bedingt, sondern 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 1218 wird von Troppau statt um 7 U. 22 M. um 7 U. 20 M. Abds. nach Schönbrunn abgehen und auch in der Haltestelle Strzebowitz 1 Minute Aufenthalt nehmen.

Der Personenzug Nr. 1306, Abfahrt von Bielitz um 3 U. 44 M Nm. nach Dzieditz, und Nr. 1321, Abfahrt von Dzieditz um 4 U. 22 M. Nm. nach Bielitz, werden in der Haltestelle Czechowitz je 1 Minute Aufenthalt nehmen.

Der Personenzug Nr. 1322 wird von Saybusch-Zabłocie statt um 8 U. 20 M. schon um 8 U. 14 M. Früh abgehen und in Bielitz um 8 U. 53 M. Früh ankommen.

Von Podgórze-Bonarka werden der gemischte Zug Nr. 1604 statt um 9 U. 14 M. schon um 9 U. 7 M. Nachts, und der gemischte Zug Nr. 1606 statt um 10 U. 34 M schon um 10 U. 13 M. Vm. nach Krakau abgehen.

Von Krakau werden der gemischte Zug Nr. 1607 statt um 1 U. 8 M. erst um 3 U. Nm., der gemischte Zug Nr. 1631 statt um 7 U. 55 M. schon um 7 U. 33 M. Abds., und der gemischte Zug Nr. 1633 statt um 9 U. 5 M. Vm. schon um 8 U. 55 M. Früh nach Podgórze-B. abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 1625 wird vom 1. Mai bis inclus. 30. September 1900 verkehren, von Krakau um 5 U. 15 M. Früh abgehen und in Podgórze-B. um 5 U. 43 M. Früh eintreffen.

Zur Herstellung einer Abend-Personenzugsverbindung von Brünn nach Krasna mit Zug Nr. 909, Abfahrt von

Brünn um 5 U. 12 Nm., wird der Personenzug Nr. 2209, Abfahrt von Kojetein um 7 U. 35 M. Abds., Ankunft in Hullein um 8 U. 13 M. Abds., Abfahrt von Hullein 8 U. 17 M. Abds., Ankunft in Krasna 10 U. Nachts, versuchsweise eingeführt; dagegen wird der Personenzug Nr. 2211 (alt), Abfahrt von Hullein 7 U. 15 Abds., Ankunft in Krasna 9 U. 1 M. Nachts, zwischen Hullein und Krasna aufgelassen.

Von Hullein nach Kojetein wird der neue Personenzug Nr. 2236, Abfahrt von Hullein um 8 U. 22 M. Abds., Ankunft in Kojetein um 9 U. Nachts, versuchsweise eingeführt, welcher via Hullein auch die Verbindung mit dem Schnellzug Nr. 11 von Wien nach Kojetein herstellen wird.

Der Personenzug Nr. 2214, Abfahrt Bielitz 6 U. 21 M. Früh nach Kojetein, wird in Teschen auch den Anschluss an den Personenzug Nr. 17 der Kaschau-Oderberger Bahn nach Mosty herstellen.

Der Personenzug Nr. 2217, Abfahrt von Kremsier um 4 U. 25 M. Früh nach Bielitz, wird von Friedek-M. statt um 8 U. 38 M. erst um 9 U. Vm. abgehen und in dieser Station den Anschluss an den Personenzug Nr. 2139 von Mähr.-Ostrau, bezw. von Oderberg, Troppau, Prerau und Olmütz nach Teschen und Bielitz herstellen.

Zur Herstellung einer Morgenverbindung von Friedek-M. nach Krasna, Neutitschein, Rožnau, Wsetin, Mähr.-Weisskirchen, sowie nach Wien via Mähr.-Weisskirchen, ferner nach Olmütz und Prag via Prerau wird der neue Personenzug Nr. 2226, Abfahrt von Friedek-M. um 4 U. 59 M. Früh, Ankunft in Krasna 6 U. 40 M. Früh, ferner in der Gegenrichtung der neue Personenzug Nr. 2225, Abfahrt von Krasna um 8 U. Abds., Ankunft in Friedek-M. um 9 U. 55 M. Nachts, versuchsweise für die Dauer eines Jahres eingeführt.

Der gemischte Zug Nr. 2331, Abfahrt von Bielitz um 3 U. 7 M. Nm., wird in Kalwarya statt um 7 U., schon um 6 U. 52 M. Abds. eintreffen.

Der gemischte Zug Nr. 2419 wird von Krasna statt um 9 U. 10 M. schon um 8 U. 16 M. Abds. nach Rožnau abgehen, wodurch die Verbindungen von Bielitz, Kaschau, Mähr.-Ostrau, Neutitschein und von Wsetin nach Rožnau mit kürzeren Aufenthalten in Krasna als bisher erzielt werden.

Die Abfahrt der gemischten Züge Nr. 2414, 2420 und 2432 von Rožnau nach Krasna wird um 9 U. 40 M. Vm., 5 U. 30 M. Früh und 2 U. 18 M. Nm. erfolgen.

Der gemischte Zug Nr. 2815 (neu 2825) wird von Hotzendorf statt um 8 U. 10 M. erst um 8 U. 25 M. Abends nach Neutitschein abgehen und den Anschluss an den Personenzug Nr. 2225 von Krasna herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 2817 wird von Hotzendorf statt um 7 U. 15 M. schon um 7 U. 5 M. Früh nach Neutitschein abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 2820 (neu 2826) wird von Neutitschein statt um 6 U. 5 M. schon um 5 U. 35 M. Früh nach Hotzendorf abgehen und den Anschluss an den neuen Personenzug Nr. 2226 nach Krasna herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 3728 wird von Pohrlitz statt um 4 U. 45 M. schon um 4 U. 40 Nm. nach Branowitz abgehen.

Die gemischten Züge Nr. 3733, Abfahrt von Branowitz um 5 U. 35 M. Nm. nach Pohrlitz, und Nr. 3734, Abfahrt von Pohrlitz um 6 U. 40 M. Abends nach Branowitz, werden vom 1. Mai bis Ende September 1900 täglich verkehren.

Der gemischte Zug Nr. 4225, Abfahrt von Petrowitz um 9 U. 35 M. Vm. nach Karwin, wird wegen Verbesserung der Anschlüsse an die Züge der Kaschau-Oderberger Bahn von Freistadt i. S. nach Karwin später gelegt. Die Ankunft in Karwin wird um 11 U. Vm. erfolgen.

Der gemischte Zug Nr. 4232 wird in Karwin den Anschluss an Zug Nr. 7 der Kaschau-Oderberger Bahn von Oderberg herstellen und von Karwin statt um 11 U. 40 M. Vm. erst um 12 U. 15 M. Nm. nach Petrowitz abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 4315 wird von Otrokowitz statt um 1 U. 30 M. schon um 1 U. 25 M. Nm. nach Wisowitz abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 4332 wird von Wisowitz statt um 3 U. 50 M. schon um 3 U. 40 M. Nm. nach Otrokowitz abgehen.

Dem Wunsche der betheiligten Arbeiterschaft entsprechend, wird die Abbeförderung derselben an jedem einem Sonn- oder Feiertage vorausgehenden Werktage nicht wie bisher mit dem Personenzuge Nr. 2137, Abfahrt von Mähr.-Ostrau um 9 U. 50 M. Nachts nach Friedek-M. und Friedland, sondern mit dem neuen Arbeiterzuge Nr. 2151/2252, Abfahrt von Mähr.-Ostrau um 7. U. 20 M. Abds., Ankunft Friedek-M. um 8 U. 38 M. Abds., Abfahrt Friedek-M. um 8 U. 45 M. Abends, Ankunft in Friedland um 9 U. 15 M. Nachts, welcher zu diesem Zwecke an jedem einem Sonn- oder Feiertage vorausgehenden Werktage verkehren wird, stattfinden.

Der Personenzug Nr. 2139, Abfahrt von Mähr.-Ostrau um 8 U. 4 M. Früh nach Friedek-M., wird in Friedek-M. auch den Anschluss an den Personenzug Nr. 2217 nach Teschen, Ustroń, Bielitz und Kalwarya herstellen.

In der Sommersaison werden an Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis Ende September folgende Züge verkehren:

1. Von Wien nach Prerau, Olmütz und Sternberg. Die Sonderpersonenzüge Nr. 45/1145/1045, Abfahrt von Wien um 6 U. 40 M. Früh, Ankunft in Prerau um 12 U. 12 M. Nm.; Abfahrt von Prerau um 12 U. 31 M. Nm., Ankunft in Olmütz 1 U. 6 M. Nm.; Abfahrt von Olmütz um 1 U. 56 M. Nm., Ankunft in Sternberg um 2 U. 23 M. Nm.

Ferner von Sternberg nach Olmütz, Prerau und Wien. Die Sonderpersonenzüge Nr. 1046/1146/46, Abfahrt von Sternberg um 2 U. 48 M. Nm., Ankunft in Olmütz um 3 U. 12 M. Nm.; Abfahrt von Olmütz um 3 U. 18 M. Nm., Ankunft in Prerau um 3 U. 51 M. Nm.; Abfahrt von Prerau um um 4 U. 20 M. Nm., Ankunft in Wien um 9 U. 17 M. Nachts.

2. Zwischen Schönbrunn und Troppau die Personenzüge Nr. 1243, Abfahrt von Schönbrunn um 8 U. 15 M. Abds., Ankunft in Troppau um 9 U. 7 M. Nachts, und Nr. 1240, Abfahrt von Troppau um 7 U. 5 M. Abds., Ankunft in Schönbrunn um 7 U. 54 M. Abds.

3. Zwischen Dzieditz, bezw. Kattowitz und Saybusch-Z. werden an Sonn- und Feiertagen (ausgenommen am 15. August und 8. September), ferner vom 1. Juni bis Ende August auch an jedem Freitag der Sonder-

Personenzug, Abfahrt Kattowitz um 6 U. 2 M. Früh, Ankunft in Dzieditz um 7 U. 7 M. Früh, weiter als Personenzug Nr. 1333, Abfahrt von Dzieditz um 7 U. 17 M. Früh, Ankunft in Saybusch-Z. 8 U. 38 M. Früh, und der Personenzug Nr. 1334, Abfahrt von Saybusch-Z. 7 U. 10 M. Abds., Ankunft in Dzieditz 8 U. 14 M. Abds., weiter Abfahrt von Dzieditz 8 U. 29 M. Abds., Ankunft in Kattowitz um 9 U. 38 M. Nachts, eingeführt.

Der Personenzug Nr. 1335, Abfahrt von Bielitz 2 U. 30 M. Nm., Ankunft Saybusch-Z. 3 U. 10 M. Nm., wird vom 1. Mai bis Ende September, ausgenommen am 15. August und 8. September, an Sonn- und Feiertagen verkehren.

4. Von Friedek-M. nach Mähr.-Ostrau der Personenzug Nr. 2140, Abfahrt von Friedek-M. 10 U. 1 M. Nachts, Ankunft Mähr.-Ostrau um 10 U. 53 M. Nachts, mit Anschluss in Friedek-M. von Krasna und Bistritz a. H.

5. Zwischen Krasna und Bistritz a. H. die Personenzüge Nr. 2226, Abfahrt von Krasna um 6 U. 55 M. Früh, Ankunft in Bistritz a. H. um 7 U. 55 M. Früh, und Nr. 2225, Abfahrt von Bistritz a. H. um 6 U. 55 M. Abds., Ankunft in Krasna um 7 U. 55 M. Abends, im Anschlusse an die zwischen Krasna und Friedek-M. täglich verkehrenden Personenzüge Nr. 2225 und 2226.

6. Zwischen Kojetein und Bistritz a. H. die Personenzüge Nr. 2237, Abfahrt von Kojetein 6 U. Früh, Ankunft Bistritz a. H. 7 U. 38 M. Früh, und Nr. 2238, Abfahrt von Bistritz a. H. 5 U. 20 M. Nm., Ankunft in Kojetein 6 U. 50 M. Abds.

7. Von Ernsdorf nach Bielitz, nur bei günstiger Witterung, der Personenzug Nr. 2239, Abfahrt von Ernsdorf 8 U. 40 M. Abds., Ankunft in Bielitz 9 U. 3 M. Nachts.

8. Von Golleschau nach Ustroń die gemischten Züge Nr. 2729, Abfahrt Golleschau um 6 U. 10 M. Früh, und Nr. 2741, Abfahrt von Golleschau um 3 U. 8 M. Nm. Von Ustroń nach Golleschau die gemischten Züge Nr. 2724, Abfahrt Ustroń 5 U. 40 M. Früh, und Nr. 2728, Abfahrt von Ustroń 3 U. 31 M. Nm.

9. Zwischen Hotzendorf und Neutitschein die gemischten Züge Nr. 2832, Abfahrt von Neutitschein um 1 U. 45 M. Nm., Ankunft in Hotzendorf um 2 U. 31 M. Nm., und Nr. 2833, Abfahrt von Hotzendorf um 3 U. 10 M. Nm., Ankunft in Neutitschein um 3 U. 48 M. Nm.

10. Von Bennisch nach Troppau der gemischte Zug Nr. 3534, Abfahrt von Bennisch um 7 U. 45 M. Abends, Ankunft in Troppau um 9 U. 32 M. Nachts.

Näheres ist aus den affichirten Fahrplanplacaten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der Localbahnen Saitz-Tscheitsch-Göding, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz und Auspitz, giltig ab 1. Mai 1900, zu entnehmen.

Wien, am 11. April 1900. [392]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einstellung des Verkehres des Expresszuges St. Petersburg-Wien-Nizza-Cannes und retour für die Saison 1899/1900 mit Ende April 1900.

Der Expresszug St. Petersburg-Wien-Nizza-Cannes wird in der Saison 1899/1900 von St. Petersburg am 22. April, von Warschau am 23. April zum letztenmale abgehen und in Cannes am 25. April eintreffen, mithin auf der hierseitigen Strecke von Granica bis Wien in der Nacht vom 23. auf den 24. April 1900 zum letztenmale verkehren.

In der Gegenrichtung wird der Expresszug von Cannes nach St. Petersburg am 25. April abgehen, in Warschau am 27. und in St. Petersburg am 28. April eintreffen, demzufolge auf der hierseitigen Strecke von Wien bis Granica in der Nacht vom 26. auf den 27. April 1900 zum letztenmale verkehren.

Wien, im April 1900. [393]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen im Tarife, Theil II, Heft 1.

In der deutschen und ungarischen Ausgabe des vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 1, sind die nachstehend angeführten Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

a) Mit Giltigkeit vom 5. Mai 1900.

Auf Seite 60 im 2. Schnitttarife (österr. Stationen) ist der für die Classe B im Verkehre mit der Station Pilnikau angeführte Frachtsatz von 333 h auf 233 h per 100 kg zu berichtigen.

Auf Seite 96 im 4. Schnitttarife (österr. Stationen) ist der Frachtsatz des Specialtarifes 3 im Verkehre mit der Station Mirowitz von 1111 h auf 111 h per 100 kg herabzusetzen.

b) Mit Giltigkeit vom 5. Juni 1900.

Auf Seite 112 ist der Frachtsatz für die Classe I in der Relation Kassa (Ksod)—Kralup von 626 h auf 926 h per 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 19. April 1900. [394]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem ab 1. December 1899 giltigen Ausnahmetarife, Theil II, Heft 10, für die Beförderung von Schwefelkies sind mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 die auf Seite 3 für nachbenannte Relationen angeführten Frachtsätze wie folgt zu berichtigen, und zwar:

Von Margitfalu	Nach				
	Lundenburg	Opatowitz	Pardubitz	Slatinan	Wien St.E.G. und K.F.N.B.
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg				
zu berichtigen					
von	126	165	152	166	134
auf	124	157	144	158	133

Wien, am 19. April 1900. [395]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl (mit elektrischem Betriebe).

Einführung des Tramway-Billetsystems auf der elektrischen Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl.

Auf der elektrischen Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl wird unter Aufhebung des bisher bestandenen Billetsystems mit 1. Mai 1900 das Tramway-Billetsystem eingeführt.

A. Fahrpreise.

Die Fahrpreise werden nach Zonen bemessen, wobei die Entfernung von einer Station zur nächstfolgenden Station als eine Zone in Anschlag gebracht wird.

Die Gebühr für eine oder zwei Zonen beträgt 20 Heller, für drei Zonen 30 Heller.

Die Zoneneintheilung ist dem unter D angeführten Zonenzeiger zu entnehmen.

B. Beförderungsbestimmungen.

Fahrtunterbrechung ist auf der Localbahn Mödling-Hinterbrühl nicht gestattet.

Reisegepäck und Hunde werden auf der Localbahn Mödling-Hinterbrühl nicht befördert.

Für einzelne Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren und für Militärpersonen wird eine besondere Ermässigung obiger Fahrpreise nicht gewährt. Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden auf Grund einer Fahrkarte der betreffenden Stationsverbindung befördert.

Kinder unter 4 Jahren, welche ihren Platz auf dem Schosse ihrer Begleiter finden, sind gebührenfrei.

Die Fahrordnung wird besonders kundgemacht.

Die Fahrkarten sind in den Stationen Mödling, Klausen, Vorderbrühl und Hinterbrühl, sowie bei den Schaffnern der elektrischen Strassenbahn erhältlich.

C. Abonnementkarten für 20 Fahrten.

Nachdem das Tramway-Billetsystem mit dem auf der Südbahn bestehenden Billetsystem nicht vereinbarlich ist und nachdem von den bisher im directen Verkehre zwischen der Südbahn und der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl bestehenden Fahrkarten auch im Vorjahre nur ein verschwindend geringer Gebrauch gemacht wurde, so werden diese directen Fahrlegitimationen, und zwar Rückfahrkarten und Abonnementkarten für 20 Fahrten für die Relationen Wien S.B. und Meidling einerseits und Vorderbrühl und Hinterbrühl andererseits mit Ende April 1900 aufgehoben, wodurch eine Erhöhung der Fahrpreise nicht eintritt.

Um den regelmässigen Benützern der elektrischen Bahn die Unbequemlichkeit der jedesmaligen Baarzahlung ihres Billets zu ersparen, werden mit 1. Mai 1900 Abonnementkarten für 20 einfache Fahrten

für eine oder zwei Zonen zum Preise von Kronen 4.—

für drei Zonen zum Preise von Kronen 6.—

ausgegeben.

Diese Abonnementkarten werden bei allen Fahrkartencassen der Stationen der Strecke Wien—Wiener Neustadt verkauft. Dieselben sind im Zuge bei dem Schaffner gegen normale Karten auszutauschen.

D. Zonenzeiger.

Zwischen	Viechtelgasse H.St.	Neusiedlerstrasse H.St.	**Klausen Station**	Adlerbrücke H.St.	Mühlgasse H.St.	**Vorderbrühl Station**	Königswiese H.St.	Helmstreitmühle H.St.	**Hinterbrühl Station**
	Zonen								
Mödling Station	I	I	I	II	II	II	III	III	III
Viechtlgasse H.St.		I	I	II	II	II	III	III	III
Neusiedlerstrasse H.St. . . .			I	I	I	II	III	III	III
Klausen Station				I	I	I	II	II	II
Adlerbrücke H.St.					I	I	II	II	II
Mühlgasse H.St.						I	II	II	II
Vorderbrühl Station							I	I	I
Königswiese H.St.								I	I
Helmstreitmühle H.St.									I

Wien, im April 1900. [396]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Schnitttafel A im Tarif-Theil II, Heft A.

Im Gütertarife, Theil II, Heft A (gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1897 ist die Schnitttafel A auf Seite 20 wie folgt zu ergänzen:

	Bis zum Schnittpunkte							
Von	1	2	3	4	5	6	7	8
	Kilometer							
Maishofen	—	—	—	253	171	105	103	379

Wien, am 17. April 1900. [397]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen für Cement im Tarife, Theil II, Heft 4.

Mit 1. Juni 1900 werden die in dem Tarife, Theil II, Heft 4, des bezeichneten Verkehres, giltig vom 1. Jänner 1900, unter Post-Nr. 6 für Cement etc. enthaltenen Frachtsätze von a) Labatlan und b) Lédecz nach den im Tarife benannten Stationen ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 17. April 1900. [398]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung.

Einführung neuer directer Fahrpreise.

Ab 1. Mai 1900 gelangen in der Station Wien Westbahnhof nach den Stationen St. Wolfgang Markt, St. Gilgen, Mondsee über Attnang—Ischl—Strobl und umgekehrt combinirte Fahrkarten III. Classe (k. k. Oesterr. Staatsbahnen Schnellzug, sonst Personenzug), ferner nach den Dampfschiffstationen Attersee, Weissenbach und Unterach über Vöcklabruck—Kammer combinirte Fahrkarten $\frac{\text{III. Classe}}{\text{II. Schiffplatz}}$ (Wien—Vöcklabruck III. Classe Schnellzug, Vöcklabruck — Kammer III. Classe Personenzug, am Dampfschiffe II. Schiffplatz), und in den Stationen Ebensee und Ebensee-Landungsplatz Personenzug-Fahrkarten aller drei Classen nach den Stationen Strobl, St. Wolfgang Markt, St. Gilgen, Mondsee und Salzburg Localbahnhof über Ischl—Strobl zur Ausgabe.

Wien, am 17. April 1900. [399]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aenderung der Stationsbezeichnung „Mähr.-Liebenthal".

Die bisherige Bezeichnung der in km 4·4 der schmalspurigen Localbahn Röwersdorf-Hotzenplotz gelegenen Station Mähr.-Liebenthal wird vom 1. Mai 1900 in Liebenthal österr. Schlesien abgeändert.

Olmütz, im April 1900. [400]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Berichtigungen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900.

Im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A — IV, Seite 313, Ausnahmetarif IX, Punkt 1, ist zwischen der siebenten und achten Zeile einzuschalten: „des Ausnahmetarifes I—5% in der Gebührenberechnungs-Tabelle sub IX d".

Auf Seite 314 ist „Ausnahmetarif X" aus der Ausgabe vom 1. Jänner 1900 nachzutragen.

Diese Berichtigungen werden im Tarifwege mit dem nächsten Nachtrage zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2, durchgeführt werden.

Wien, am 18. April 1900. [401]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung eines directen Frachtsatzes für Holztransporte.

Mit Giltigkeit vom 13. April 1900 tritt für Holz des Ausnahmetarifes B zwischen Margitfalu (Kaschau-Oderberger Eisenbahn) und Czernitz (kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz) ein directer Frachtsatz von 91 Pfennigen für 100 kg in Kraft.

Budapest, am 13. April 1900. [402]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

14. April. Auf der Localbahn Nagyszombat-Kuti wurde zwischen den Stationen Nádas-Szomolany—Nyitra-Jablonicz—Szenicz und in der Strecke Nyitra-Jablonicz—Brezova der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

19. April. In den Strecken Sármellék—Balaton-St. György und Malaczka—Detrekö-Czütörtök wurde der Gesammt-, bezw. Güterverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

19. April. Wegen Dammrutschung in der Strecke Lultsch—Wischau wurde der Güterverkehr voraussichtlich auf 48 Stunden eingestellt. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

Böhmische Nordbahn.

19. April. Der Verkehr auf dem Landungsplatze Tetschen-Bodenbach wurde wieder aufgenommen.

Dachpix (Theercement).

Auf Jahre hinaus wasserdichter Conservirungsanstrich für alte und neue **Pappen-, Blech- und Holzdächer;** tropft nicht im Sommer, reisst nicht im Winter. (618)

Pix-Dachpappen,
elastisch und wetterbeständig.

Wiederverkäufer erhalten entsprechenden Rabatt.

Auskünfte, Brochuren etc. senden auf Wunsch Heilpern & Haas, Wien, I. Schulerstrasse 18.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1306	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		9 Wagenladungen Cement	Lengenfeld	Laibach (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Wiederaufbau des durch die Erdbebenkatastrophe zerstörten Gebäudes in Laibach, Froschplatz Nr. 3, bestimmt sein und mit Frachtbriefen aufgegeben werden, welche auf den Hauseigenthümer Georg Dolenec als Empfänger lauten. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Local tarif	37	19	18	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist	
				Mösel					66	43	23			
1307	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Robpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer in Fässern oder in Reservoirwagen	Baicoi	Ala transit	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. April 1900, Theil II, Heft 1, Ausnahmetarif Nr. 14	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Centimes 440		Im Kartirungswege		
				Campina						434				
				Baicoi	Cormons					376				
				Campina						370				
1308	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Serien A und B des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u.	Dangeni	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen: I. unter 5000 kg II. mindestens 5.000 kg III. „ 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. April 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht	A. I. 616 / II. 500 B. I. 616 / II. 523 III. 361 Centimes III. 322		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1309	1310	1311
Die Publication erfolgt	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3b im Rückvergütungswege des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2A des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Cottonöl
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Itzkany / Morszyn / Itzkany / Morszyn / Itzkany / Morszyn	Morszyn	Triest oder Fiume
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Lauhe, Tetschen/Bodenhach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz / Schönpriesen-Umschlag / Dresden-Elbkai	Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz / Schönpriesen-Umschlag / Dresden-Elbkai	den im Classentarife (Seite 16 und 17 des Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897) angeführten Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	vom 24. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	Elbeumschlags-Tarif für Galzien und der Bukowina vom 1. Mai 1897	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	267 / 262 / 220 / 215 / 292 / 245 Pfennige		Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	194 / 189 / 165 / 160 / 219 / 190 Pfennige	220 Pfennige / 215 Pfennige / 245 Pfennige	Verbandsfrachtsätze der Wagenladungsclasse B
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	73 / 73 / 55 / 55 / 73 / 55 Pfennige		Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen hahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen		
Besondere Bemerkungen	In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngehühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennig für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz	In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngehühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennig für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz	
	1	2	3

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1312	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zdiretz-Kreuzberg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen nachweislich zum Bane der Glasfabrik, Dampfsäge und Kistenfabrik in Trhow-Kamenic bei Zdiretz-Kreuzberg bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen, wobei jedoch ein Minimalfrachtsatz von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie ein Minimalfrachtsatz von 8 h per 100 kg resultiren muss	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Fürst. von Anersperg'sche Zuckerfabrik in Slatinan als Absenderin und Empfängerin ersichtlichen muss, längstens bis Ende Februar 1901	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

I	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
78	Nr. 41 vom 10. April 1900	1246	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Nebenprodncte der Petroleumraffinerie, und zwar Blau- und Grünöl, Gasöl, Salaröl, Mineralschmieröl, Petrolenmpech, Massoud (Residuum)	Zsolna	Oderberg transit	In der vierten verticalen Colonne ist anstatt „Petroleumpech" „Petroleumkokes" zu setzen	
79	Nr. 133 vom 21. November 1899	2396	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlprodncte aus Position 1—4 der Güterclassification	Almas-Fizitö loco	Wien St.E.G. transit etc.	In der Rubrik 5 „Wohin" ist der Text mit Giltigkeit vom dritten Tage nach dem Erscheinen der vorliegenden Kundmachung folgenderweise zu ändern: Wien St.E.G. transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 aufgenommenen Stationen, sowie den zwischen diesen gelegenen, im Tarife nicht enthaltenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien, bezw. Hegyeshalom—Pozsony geleitet wird		
80	Nr. 6 vom 16. Jänner 1900	465				Györ loco			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien. I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. **Wien, 24. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Einführung der IV. Wagenclasse auf der früheren Hessischen Ludwigs-Bahn. — Ergebniss des Heilverfahrens der Pensionscasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Einführung der IV. Wagenclasse auf der früheren Hessischen Ludwigs-Bahn.

Seit 1. October 1898 sind auf den dem Directionsbezirke Mainz angehörigen Strecken der früheren Hessischen Ludwigs-Bahn die Bestimmungen und die Preise der Personen- und Gepäckstarife der älteren Preussischen Staatsbahnen eingeführt. Neben einigen anderen, weniger ins Gewicht fallenden Aenderungen hatte diese Massregel zur Folge, dass die IV. Wagenclasse eingeführt und das auf den älteren preussischen Staatsbahnstrecken übliche Freigepäck gewährt wurde. Der Einfluss dieser Aenderungen auf die Entwicklung und die finanziellen Ergebnisse des Personenverkehres im Directionsbezirke Mainz ist genau beobachtet worden. Die „Z. d. V. D. E.-V." theilt die nachstehenden Ergebnisse des ersten vollen Jahres (1. October 1898 bis 30. September 1899), in dem die neuen Tarife in Geltung standen, unter Vergleichung mit den Ergebnissen des Vorjahres mit, und zwar: 1. die Anzahl der beförderten Personen, 2. die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer, 3. die Einnahmen aus dem Personenverkehre, 4. die Einnahmen aus dem Gepäcksverkehre.

Die nachstehenden Zahlen bedürfen kaum einer Erläuterung. Nicht weniger als 4,771.701 Personen haben die IV. Classe im ersten Jahre ihres Bestehens benützt und in ihr 80,397.650 Personenkilometer zurückgelegt. Es ist das aber natürlich kein reiner Zuwachs des Personenverkehres, sondern zahlreiche Reisende, die bisher in der III. Classe gefahren waren, sind in die IV. Classe, und ebenso sind augenscheinlich Reisende von der I. in die II. und von der II. in die III. Classe übergegangen. Bei der einfachen Fahrkarte aller drei Classen und der Rückfahrkarte der II. und III. Classe finden wir einen zum Theil recht bedeutenden Rückgang. Zieht man diesen Minderverkehr von dem Verkehre, den die IV. Classe neu gebracht hat, ab, so stellt sich eine genaue Vermehrung der beförderten Personen um 1,938.471 oder 30 pCt. heraus.

Aehnliche, wenn auch nicht so günstige Ergebnisse weist der Vergleich der in den beiden Jahren zurückgelegten Personenkilometer auf, die um 20,196.734 Personenkilometer, also um 15 pCt., gestiegen sind.

Ein anderes Bild zeigen die Einnahmen. Den Einnahmen aus der IV. Classe von Mk. 1,607.953 steht hier eine Mindereinnahme aus den drei oberen Classen von Mk. 850.822 gegenüber, so dass eine reine Mehreinnahme von nur Mk. 261.239 oder 7 pCt. übrig bleibt. Zieht man von dieser die Mindereinnahme von Mk. 56.654 im Gepäcksverkehre ab und berücksichtigt man noch die Einnahmen aus den Schnellzugsergänzungskarten des Jahres 1897/98, so verringert sich die reine Mehreinnahme noch bedeutend.

Es zeigt sich also, dass die Einführung der IV. Wagenclasse der Eisenbahn ein zahlreiches Publicum zugeführt hat, das sie wegen zu hoher Preise früher nicht benützen konnte, dass aber ferner auch eine ganze Anzahl von Reisenden die Gelegenheit, billiger als in früheren Jahren fahren zu können, gern ergriffen hat. Da sich dieser ganze Verkehr durchwegs in dem Theile Deutschlands bewegt, der geographisch zu Süddeutschland gerechnet wird, so ergibt sich ferner, dass die vielfach auftretende Behauptung, es bestehe eine Abneigung gegen die IV. Classe in Süddeutschland, keineswegs zutrifft. Dieselbe Erscheinung hat sich übrigens auch gezeigt bei Einführung der IV. Classe auf den von Preussen angekauften südlichen Thüringischen Bahnen.

Ferner aber zeigt die beigegebene Tabelle, dass finanziell mit der Einführung der IV. Classe kein gutes Geschäft gemacht ist. Die Steigerung der Einnahmen ist percentual bedeutend geringer als die in regelmässigen Jahren eintretende. Das spricht jedenfalls nicht für die Richtigkeit der so häufig ausgesprochenen Behauptung, dass eine Herabsetzung der Personentarife infolge der Vermehrung des Verkehres auch eine Vermehrung der Einnahmen zur Folge haben müsste. Im Directionsbezirke Mainz haben sich ungeachtet der sehr starken Vermehrung des Verkehres die Einnahmen verhältnissmässig vermindert.

	In dem Jahre vom 1. October bis 30. September		Unterschied 1898/99 gegen 1897/98	
	1897/98	1898/99	wirklich	in Percent (rund)
1. Beförderte Personen:				
a) einfache Fahrkarten, Binnen- und Fernverkehr:				
I. Classe	3.131	2.777	— 354	— 11
II. „	91.355	75.885	— 15.470	— 17
III. „	1,323.771	667.773	— 655.998	— 50
IV. „	—	4,771.701	+ 4,771.701	+ neu
zu a): Summe	1,418.257	5,518.136	+ 4,099.879	+ 289
b) Rückfahrkarten (wie oben):				
I. Classe	15.882	18.770	+ 2.888	+ 18
II. „	429.696	416.471	— 13.225	— 3
III. „	4.643.301	2,492.230	— 2,151.071	— 46
zu b): Summe	5,088.879	2,927.471	— 2,161.408	— 42
1. a) und b): zusammen	6,507.136	8,445.607	+ 1,938.471	+ 30
2. Personenkilometer:	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
a) auf einfache Fahrkarten, Binnen- und Fernverkehr:				
I. Classe	106.763	94.175	— 12.588	— 12
II. „	2.396.566	1,650 950	— 745.616	— 31
III „	28,305.059	12,386.200	— 15,918.859	— 56
IV. „	—	80,397.650	+ 80,397.650	+ neu
zu a): Summe	30,808.388	94,528.975	+ 63,726.587	+ 207
b) auf Rückfahrkarten (wie oben):				
I. Classe	712.233	835.433	+ 123.200	+ 17
II. „	13,764.578	12,241.711	— 1,522.867	— 11
III. „	89,283.686	47,159.500	— 42,124.186	— 47
zu b): Summe	103,760.497	60,236.644	— 43,523.853	— 42
2. a) und b): zusammen	134,568.885	154,765.619	+ 20,196.734	+ 15
3. Einnahme: *)	Mk.	Mk.	Mk.	
a) auf einfache Fahrkarten, Binnen- und Fernverkehr:				
I. Classe	8.541	7.534	— 1.007	— 12
II. „	127.018	99.057	— 27.961	— 22
III. „	962.372	495.448	— 466.924	— 49
IV. „	—	1,607.953	+ 1,607.953	+ neu
zu a): Summe	1,097.931	2,209.992	+ 1,112.061	+ 101
b) auf Rückfahrkarten (wie oben):				
I. Classe	*) 42.734	50.126	+ 7.392	+ 17
II. „	*) 547.142	550.877	+ 3.735	+ 0·7
III. „	*) 2,276.734	1,414.785	— 861.949	— 38
zu b): Summe	*) 2,866.610	2,015.788	— 850.822	— 30
3. a) und b): zusammen	3,964.541	4,225.780	+ 261.239	+ 7
Wiederholung:				
Beförderte Personen Anzahl	6,507.136	8,445.607	+ 1,938.471	+ 30
Personenkilometer „	134,568.885	154,765.619	+ 20,196.734	+ 15
Einnahme Mk.	3,964.541	4,225.780	+ 261.239	+ 7
4. Einnahme aus dem Gepäcksverkehre:	Mk.	Mk.	Mk.	
a) Binnenverkehr	105.185	64.544	— 40.641	— 39
b) Fernverkehr	67.219	51.206	— 16.013	— 24
4. a) und b): zusammen	172.404	115.750	— 56.654	— 33

*) Das Verhältniss stellt sich noch ungünstiger, wenn bei der Einnahme des Jahres 1./10.—30. 9 1897 98 noch die
Mk. 90.150 im Binnenverkehre und
„ 18.636 im Fernverkehre,
zusammen . . . Mk. 108.786
betragende Einnahme aus Schnellzugs-Ergänzungskarten zugerechnet werden würde; diese Karten dienten fast ausschliesslich dem Verkehre auf Rückfahrkarten.

Ergebniss des Heilverfahrens der Pensionscasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Im Jahre 1899 wurden bei dem Vorstande der Pensionscasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung 641 Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens gestellt, darunter 2 von weiblichen Mitgliedern. Genehmigt wurden 510 Anträge, darunter 2 von weiblichen Mitgliedern. Abgelehnt wurden seitens des Vorstandes 137 Anträge, zumeist weil keine Aussicht auf Wiedererlangung der Erwerbsfähigkeit wenigstens auf einige Jahre vorhanden war. 6 Kranke weigerten sich nachträglich, sich in die Heilanstalt zu begeben oder konnten aus anderen Gründen dem bewilligten Heilverfahren nicht unterzogen werden. Bis zum Jahresschlusse wurde somit ein Heilverfahren durchgeführt für 504 Kranke, darunter 2 weibliche, und zwar 354 männliche Lungenkranke und 150 andere Kranke, darunter 2 weibliche.

Der Kostenaufwand für diese 354 Lungenkranke betrug bei 23.425 Verpflegungstagen Mark 98.497, zu denen noch Mk. 35.749·27 für Unterstützung der Familien der Erkrankten hinzutraten. Von den Eisenbahnbetriebs-Krankencassen wurden der Arbeiterpensionscasse Mk. 40.958·80 antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten der Pensionscasse für Lungenkranke betrugen demnach Mk. 93.287·53. Auf einen Lungenkranken entfielen durchschnittlich 66·1 Verpflegstage zu durchschnittlich Mk. 4·20 Kosten. Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der 299 verheirateten Kranken Mk. 119·56.

Insgesammt betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich der Familienunterstützung für einen Kranken	Mk. 379·23
die Krankencassen erstatteten durchschnittlich	„ 115·70
die verbleibenden Selbstkosten bezifferten sich daher durchschnittlich auf	Mk. 263·53

Der Kostenaufwand für die mit anderen Krankheiten als Lungentuberculose behafteten 148 männlichen Kranken betrug bei 6118 Verpflegungstagen Mk. 23.896·92, zu denen noch Mk. 11.161·07 für Unterstützung der Familien traten. Von den Krankencassen wurden der Pensionscasse für diese Kranken Mk. 9874·93 antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten betrugen demnach Mk. 25.183·06. Auf einen Kranken entfielen demnach durchschnittlich 41·3 Verpflegungstage zu durchschnittlich Mk. 3·91 Kosten. Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für einen der 138 verheirateten Kranken Mk. 80·87.

Die Verpflegungskosten einschliesslich Familienunterstützung bezifferten sich somit für einen Kranken durchschnittlich auf	Mk. 236·88
die Krankencasse erstattete durchschnittlich	„ 66·72
die verbleibenden Selbstkosten betrugen somit durchschnittlich	Mk. 170·16

Von den 354 Lungenkranken wurden 303 = 85·59 pCt. als geheilt oder gebessert und arbeitsfähig entlassen. Von diesen 303 als geheilt oder gebessert Entlassenen wurden noch im Jahre 1899 3 Personen dauernd erwerbsunfähig, so dass bis Ende des Jahres 1899 nunmehr nur noch 300 Personen = 84·74 pCt. erwerbsfähig waren.

Von den 148 nicht wegen Lungentuberculose untergebrachten Personen wurden 133 Personen = 89·86 pCt. geheilt oder gebessert und arbeitsfähig entlassen. Im Laufe des Jahres 1899 wurden von den vorstehenden 133 Personen noch 4 dauernd erwerbsunfähig, so dass sich die Zahl der geheilten oder gebesserten am Ende des Jahres 1899 nur noch auf 129 Personen = 87·16 pCt. belief.

Von den im Jahre 1897 und 1898 mit Erfolg behandelten Lungenkranken sind inzwischen 11 dauernd erwerbsunfähig geworden und 25 gestorben. Von den in denselben Jahren mit anderen Krankheiten als Lungentuberculose behafteten und mit Erfolg behandelten Personen sind noch 7 Personen dauernd erwerbsunfähig geworden und 3 gestorben. Die Zahl der im Jahre 1898 in Heilanstalten behandelten, zur Zeit noch erwerbsfähigen Personen, welche lungenkrank waren, beträgt nur noch 137 Personen = 63·13 pCt. Die Zahl der mit anderen Krankheiten als Lungentuberculose behafteten Personen, welche 1898 einem Heilverfahren unterzogen wurden und zur Zeit noch arbeitsfähig sind, beträgt nur noch 78 Personen = 71·56 pCt.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Friedland - Hermsdorf. (Hochbauten in der Station Friedland.) Die von der Bauabtheilung der Firma H. Bachstein in Friedland vorgelegten Pläne für Hochbauten in der Station Friedland der Localbahn Friedland-Hermsdorf, und zwar freistehender Abort und Kohlenschuppen, wurden vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.142.]

Localbahn Raspenau - Weissbach. (Wartehalle in der Halte- und Verladestelle Mildeneichen.) Der von der Bauabtheilung der Firma H. Bachstein in Friedland vorgelegte Plan für die in der Halte- und Verladestelle Mildeneichen der Localbahn Raspenau-Weissbach herzustellende Wartehalle wurde entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.900.]

Elektrische Strassenbahn in Marienbad. (Trassenrückungen im Zuge der Strassenbahn: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Marienbad vorgelegten Projectes für mehrere Trassenrückungen im Zuge der projectirten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Strassenbahn in Marienbad die politische Begehung einzuleiten. Gleichzeitig wurde die obgenannte k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.038.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für eine Hauptöffnung bei der Oder-Grenzbrücke in km 279·559.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für den projectirten Bau einer Hauptöffnung bei der Oder-Grenzbrücke km $\frac{279{\cdot}559 \text{ österr.}}{53{\cdot}7-9 \text{ preuss.}}$ der Bahnstrecke Oderberg—Annaberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.742.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Abänderung der Bezeichnung der Personenhaltestelle Kellerwiese.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction zufolge wird vom 1. Mai angefangen die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien — Salzburg gelegenen Personenhaltestelle „Kellerwiese“ in „Purkersdorf-Kellerwiese“ abgeändert werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate December 1899.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1899 folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. December die 30·0 km lange vollspurige Linie Soest-Belecke, Reststrecke der Bahn Soest—Belecke—Brilon Stadt (Westphälische Landeseisenbahn) mit den Stationen Allagen, Elfsen, Niederbergheim, Sichtigoor, Soest Thomaethar und Wamel, sowie mit den Haltepunkten Echtrop, Schaloh und Völlinghausen für den Gesammtverkehr; Wagenübergang findet in der Anschlussstation Soest der Preussischen Staatseisenbahnen statt; die Reststrecke Kirchherten-Ameln der Neubaustrecke Bedburg — Ameln der westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für den Personen- und Güterverkehr; am 9. December die 15·85 km lange, der Actiengesellschaft Kolberger Kleinbahnen gehörende Theilstrecke Mühlenbruch — Dummadel für den Gesammtverkehr; diese Strecke schliesst in Mühlenbruch an die gleichfalls im Besitze der Actiengesellschaft Kolberger Kleinbahnen befindliche Kleinbahn Regenwalde-Kolberg, sowie in Dummadel an die der Actiengesellschaft Greifenberger Kleinbahnen gehörende Kleinbahn Greifenberg-Dargislaff an, ist einmeterspurig und hat folgende Stationen: Pinnow, Witzmitz, Natelfitz, Wisbu, Wisbu-Vorwerg und Dummadel; den Betrieb führt die in Stettin ansässige pommerische Betriebs-Direction der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Berlin; am 16. December die 16·33 km lange Theilstrecke Strullendorf—Steppach—Pommersfelden der Localbahn Strullendorf-Schlüsselfeld mit den Stationen Pettstadt, Reumdorf, Frensdorf, Wingersdorf, Sambach und Steppach-Pommersfelden für den Gesammtverkehr; diese Theilstrecke ist vollspurig, schliesst in Strullendorf an die Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg an und steht im Betriebe der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen; der Sitz der Betriebsleitung befindet sich in Steppach-Pommersfelden; ferner die 6·89 km lange Theilstrecke Oberrottenbach-Königsee der Neubaulinie Oberrottenbach—Katzhütte mit Abzweigung nach Königsee im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr; von den an dieser Theilstrecke gelegenen Verkehrsstellen besitzen die Haltestellen Köditzberg und Königsee Thür. die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren; die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Unterköditz dient nur dem Personenverkehre; am 18. December die Kleinbahn Beetzendorf-Calbe a. M.-Bismarck für den Personen- und Güterverkehr; am 20. December die Aschersleben-Schöninger Eisenbahn für den Gesammtverkehr; ferner Ende December die Kleinbahn Kreuz-Schloppe mit den Stationen Kl.-Lubs, Glashütte, Tonnenbruch, Selchowhammer, Selchow, Prelwitz und Schloppe für den Gesammtverkehr; diese Kleinbahn besitzt in Kreuz Anschluss an das kgl. preussische Staatseisenbahnnetz und wird von der Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co., Gesellschaft m. b. H. in Berlin, betrieben.

— (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate December 1899.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. December der Haltepunkt Gorgast zwischen den Stationen Kietz und Golzow an der Strecke Schneidemühl—Strausberg im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr mit Stationen der Strecke Kreuz—Berlin; Gepäcksstücke werden von Gorgast unabgefertigt mitgenommen; die Fracht hiefür wird auf der nächsten geeigneten Station erhoben; die Station Trebbichau an der Strecke Cöthen—Aken im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Güterverkehre diente, auch für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; der Haltepunkt Tetingen i. Lothr. an der Strecke Remilly—Stieringen (preussische Grenze) der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welcher bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Haltestelle Zepernick zwischen den Stationen Buch und Bernau an der Strecke Berlin—Stettin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche bisher dem Personen- und Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren; Sendungen nach dieser Haltestelle dürfen nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden; die Annahmestellen Töngergasse 40 und Ecke kleine Friedbergerstrasse und Goldstelzgasse innerhalb der Stadt Frankfurt a. M. (Main-Neckar-Eisenbahn) für die Abfertigung von Expressgut. Am 15. December der Haltepunkt Uetzhausen zwischen der Station Salzschlirf und dem Haltepunkte Niederstoll an der Strecke Salzschlirf—Schlitz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Glogischdorf zwischen den Stationen Driebitz und Glogau an der Strecke Lissa i. P. — Glogau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Posen, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen und lebenden Thieren eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen; die Militärkreuzungsstation Cruttinen zwischen den Stationen Puppen und Rudczanny an der Strecke Allenstein—Rudczanny im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg für den Güterwagenladungsverkehr; lebende Thiere und Fahrzeuge können dortselbst nicht abgefertigt werden. Am 20. December der Haltepunkt Alt-Thann an der Strecke Lutterbach—Wesserling der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Expressgutverkehr; ferner die Station V. Cl. Stettfeld der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg.

— (Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1. April 1898/99.) Die Gesammteinnahmen haben betragen Mk. 1.263,437.623, gegen Mk. 1.188,605.346 im Vorjahre oder 6·30 pCt. mehr; auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge entfallen Mk. 42.696 (Mk. 40.861) oder 4·49 pCt. mehr. Die Steigerung der Einnahmen gegen das Etatssoll beträgt 5·04 pCt.

Von den Verkehrseinnahmen sind gestiegen diejenigen des Personenverkehres um 7·10 pCt., die des Güterverkehres um 6·44 pCt. gegen das Vorjahr, und um 6·58 pCt., bezw. 4·61 pCt. gegen das Etatssoll.

Die Gesammtausgaben haben betragen Mk. 726,807.124 (Mk. 656,927.738) oder 10·64 pCt. mehr; auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge entfallen Mk. 24.561 (Mk. 22.583) oder 8·76 pCt. mehr. Die Steigerung der Ausgaben gegen das Etatssoll beträgt 7·50 pCt.

Gestiegen sind namentlich die Beträge zur Remunerirung von Hilfsarbeitern, zu Löhnen und zu Stellenzulagen u. s. w. (Titel 3) um 20·18 pCt., die Ausgaben für Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge (Titel 4) um 10·50 pCt., die Ausgaben für Wohlfahrtszwecke (Titel 6) um 5·38 pCt., die sächlichen Ausgaben zur Erhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien (Titel 7) um 19·52 pCt., die Ausgaben für Benützung fremder Betriebsmittel (Titel 11) um 20·49 pCt. und die verschiedenen Ausgaben (Titel 12) um 23·05 pCt. gegen das Vorjahr (diese letzteren namentlich infolge der grossen einmaligen Abfindungen aus Anlass der Unfälle des Jahres 1897 auf Grund des Haftpflichtgesetzes).

Der Betriebsüberschuss betrug Mk. 536,630.499, gegen Mk. 531.677.608 im Vorjahre. Er ist somit um Mk. 4,952.891 oder 0·93 pCt. gestiegen. Für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge (29.591·23 km) bezifferte sich der Ueberschuss auf Mk. 18.135, im Vorjahre (29.089·29 km) auf Mk. 18.278. Im Verhältniss zu den Gesammteinnahmen betrug der Ueberschuss 42·47 pCt. im Berichtsjahre und 44·73 pCt. im Vorjahre, das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, der sogenannte Betriebscoëfficient, welcher im Vorjahre 55·27 pCt. betrug, ist sonach auf 57·53 pCt., also um 2·26 pCt. gestiegen. Im Verhältniss zum durchschnittlichen Anlagecapital (Mk. 7.589,285.846) ergab sich eine Verzinsung von 7·07 pCt., gegen (Mk. 7.441,851.065) 7·14 pCt. im Vorjahre.

Der Antheil Hessens am Betriebsüberschusse ist auf Mk. 9,464.658, gegen Mk. 9,465.560 im Vorjahre berechnet.

Dem im Etat für 1898/99 vorgesehenen Ueberschusse von Mk. 526,686.850 steht ein wirklicher Ueberschuss von Mk. 536,630 499 gegenüber. Es sind somit Mk. 9,943.649 oder 1·89 pCt. mehr erzielt worden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Betriebsunfälle im Monate November 1899.) Im Monate November 1899 sind auf den deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 11 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 22 Entgleisungen in Stationen (davon 2 bei Personenzügen), 3 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 28 Zusammenstösse in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 4 Bahnbedienstete getödtet, 17 Reisende und 25 Bahnbedienstete verletzt.

— (Eisenbahndiensttelegramme mit Oesterreich-Ungarn.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Einvernehmen mit dem Staatssecretär des Reichspostamtes die bisherige Beschränkung des Austausches von Eisenbahndiensttelegrammen zwischen den Bahnverwaltungen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns auf die unmittelbar angrenzenden Anschlussbahnen aufgehoben und den freien Austausch solcher Telegramme im obigen Verkehre auf das gesammte Verwaltungsgebiet der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen ausgedehnt.

Preussen. (Erweiterung des preussischen Staatseisenbahnnetzes und Förderung des Kleinbahnwesens.) Dem Landtage ist ein Gesetzentwurf zugegangen, in welchem Geldmittel zu einer im allgemeinen Verkehrsinteresse und zur Erhöhung der militärischen Leistungsfähigkeit nothwendig gewordenen Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, zur Förderung des Kleinbahnwesens und zur Betheiligung des Staates an dem Baue einer Privateisenbahn verlangt werden. Laut § 1 des Gesetzentwurfes soll die Staatsregierung ermächtigt werden, zu verwenden:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für dieselben erforderlichen Betriebsmittel, und zwar:

a) zum Baue von Haupteisenbahnen:

1.	Gleiwitz-Emanuelsegen mit Abzweigung nach Antonienhütte		4,466.000 Mk.
2.	Herford-Bünde		1,160.000 „
3.	Osterfeld-Hamm i. Westph.		18,200.000 „
4.	Gaualgesheim-Münster a. Stein (Theilstrecke auf preussischem Gebiete) eine Verbindung zwischen den Stationen		2,188 000 „
5.	Membach und Biscbofsheim über Kostheim behufs Ergänzung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen bei Mainz (von Preussen zu bauender Tbeil)		
	α) Mombach-Kostheim . .	5,460 000 Mk.	
	β) Kostheim-Bischofsheim	1,339.000 „	6,799.000 „

b) zum Baue von Nebeneisenbahnen:

1.	Pogegen-Laugszargen	1,707.000 „
2.	Johannisburg-Lötzen	4,651.000 „
3.	Cartbaus i. Westpr.-Lauenburg i. Pom.	4,710.000 „
4.	Glowno (Posen)-Janowitz	4,648.000 „
5.	Rückers bis Reichsgrenze (Nachod)	4,843.000 „
6.	Cbristianstadt-Grünberg i. Schles.	2,130.000 „
7.	Forst i. L.-Guben	1,894.000 „
8.	Querfurt-Vitzenburg	1,130.000 „
9.	Treffurt-Hörschel (Eisenach)	3,175.000 „
10.	Münder a. Deister-Nenndorf (Bad)	2,190.000 „
11.	Schwarmstedt-Wahnebergen (Verden)	2,900.000 „
12.	Kiel-Osterrönfeld (Rendsburg)	2,490.000 „
13.	Vilbel-Höchst a. Nidder (-Stockheim i. Hessen)	2,829.000 „
14.	Finnentrop-Meschede (Wennemen) mit Abzweigung nach Fredeburg	7,508.000 „
15.	Coblenz-Mayen	5,346.000 „
c)	zur Beschaffung von Betriebsmitteln	6,696.000 „
	zusammen . . .	91,660.000 Mk.

II. Zur Betheiligung des Staates an dem Baue einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt an der Dosse durch Uebernahme von Actien . . . . . 4,000.000 „

III. Zur Förderung des Baues von Kleinbahnen . . . . . 20.000.000 „

insgesammt . . . 115,660.000 Mk.

Ueber die wirthschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung der im § 1 unter I a und b vorgesehenen neuen Schienenwege gibt eine dem Gesetzentwurfe angefügte Denkschrift Auskunft.

Für die unter Nr. I a 4 und 5 *α* bezeichneten Linien ist wegen ihrer militärischen Bedeutung eine Betheiligung des Reiches an den Baukosten mit 80 pCt., bezw. 60 pCt. vorausgesetzt.

Die Herstellung der einzelnen Nebenbahnlinien ist wie bisher von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht worden. Wenngleich über die Erfüllung der seitens der Staatsregierung aufgestellten Bedingungen für den Ausbau der einzelnen Linien förmliche Beschlüsse der betreffenden Communalverbände auch noch nicht vorliegen, so darf doch erwartet werden, dass die Betheiligten auch im vorliegenden Falle durch Uebernahme der von ihnen verlangten Leistungen die Ausführung der einzelnen Linien ermöglichen werden.

Die Aufwendungen für die unter I genannten, ungefähr 669·6 km langen Strecken sind auf Mk. 84,964.000 veranschlagt; hiezu treten Mk. 6,696.000 für die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen.

Für die finanzielle Unterstützung von privaten und communalen Kleinbahn-Unternehmungen sind von der Staatsregierung bisher Fonds im Betrage von Mk. 29,000.000 bewilligt worden, während die bewilligten, in Aussicht gestellten und in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsunterstützungen sich auf Mk. 45,374.054 beziffern. Hienach wäre die Bereitstellung von weiteren Mk. 16,374.054 erforderlich. Da jedoch eine lange Reihe von Anträgen auf Bewilligung weiterer Unterstützungen vorliegt oder zu erwarten steht, sucht die Staatsregierung um die Ermächtigung zur Verwendung einer Summe von Mk. 20,000.000 nach.

Zur Deckung der zu den Bauausführungen und Beschaffungen nach § 1 erforderlichen Mittel von Mk. 91,660.000 sind zunächst die Baukostenzuschüsse des Reiches im Betrage von Mk. 5,026.400, sodann ein Baarzuschuss der Betheiligten von Mk. 600.000 für die ausserhalb Preussens gelegene Theilstrecke der Eisenbahn von Treffurt nach Hörschel zu verwenden. Ferner soll ein Betrag von mindestens Mk. 14,000.000 Verwendung finden, der von der grossherzogl. hessischen Regierung auf die seitens Preussens bei dem Erwerb des hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Unternehmens gemachten Aufwendungen zurückzuerstatten ist, und endlich sind kleinere Restbestände im Betrage von Mk. 184.996 verfügbar. Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag von höchstens Mk. 71,848.604, sowie zur Deckung der für die Betheiligung des Staates an dem Baue einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse und die Förderung des Kleinbahnbaues erforderlichen Mittel von Mark 24,000.000, zusammen also für Mk. 95,848.604, sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Wiener Donaucanal. (Kundmachung, betreffend die Regelung des Schiffahrtsverkehres im Wiener Donaucanale nächst Nussdorf.) Mit Kundmachung vom 6. April, Z. 29.384, setzt die k. k. niederöster. Statthalterei die Schiffahrtsinteressenten in Kenntniss, dass zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der in Ausführung begriffenen Bauten der Commission für Verkehrsanlagen im Wiener Donaucanale die Absperrvorrichtung nächst Nussdorf vom 15. April 1900 angefangen während des heurigen Jahres dann eingestellt werden wird, wenn der Wasserstand im Donaucanale 0·50 m überschreitet. Für die Dauer der Einstellung der Absperrvorrichtung haben in Abänderung der diesfalls bestehenden Vorschriften die folgenden, im Einvernehmen mit der k. k. niederösterr. Finanz-Laudesdirection getroffenen Bestimmungen zu gelten:

1. Der Wasserstand im Donaucanale ist nicht unter 0·50 m zu senken.

2. Die Einstellung der Absperrvorrichtung ist der Schiffahrt durch Aufziehen einer blau-weissen Fahne bei der Stromaufsicht in Kuchelau bekanntzugeben und erfolgt der Schiffsverkehr in diesem Falle durch die Schleuse.

3. Zu diesem Zwecke haben alle Ruderschiffe und Flösse, welche in der Thalfahrt in den Donaucanal einfahren wollen, vorher beim Kuchelauer Leitwerke, bezw. bei Zugänglichkeit der Kahlenbergerlände an dieser zu landen und werden dieselben (mit Ausnahme der leeren Ruderschiffe und der Marktzillen) daselbst von einer durch die Donauregulirungscommission beigestellten Auffangerpartie an der durch eine roth-weisse Fahne jeweilig gekennzeichneten Stelle unentgeltlich aufgefangen werden.

4. Im Interesse einer gesicherten Zufahrt und Verhaftung haben die Schiffsführer ihre Ankunft der Auffangerpartie Kahlenbergerdorf tagsvorher genau und telegraphisch bekanntzugeben,

den Zeitpunkt der Zufahrt zu dem Anlande- und Warteplatze derart einzurichten, dass dieselbe in Zeitintervallen von 20 Minuten stattfindet und endlich den Anordnungen der Stromaufsichtsorgane hinsichtlich des Zufahrens, Auffangens und der Aufstellung der Fahrzeuge unbedingt Folge zu leisten.

5. Sämmtliche Ruderschiffe und Flösse, mit Ausnahme der unter 3 erwähnten Fahrzeuge, werden von dem Anlande- und Warteplatze zur Schleuse bis auf Weiteres unentgeltlich überstellt.

6. Das Einschleusen der Ruderschiffe und Flösse erfolgt an Wochentagen in der Zeit von 9 Uhr Vorm. bis zum Eintritte der Dämmerung, an Sonntagen von 9 Uhr Vorm. bis 12 Uhr Mittags. Das Ein- und Ausschleusen der Schlepper der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften und das Ausschleusen der mit Pferden betriebenen Gegenzüge erfolgt täglich von 6 Uhr Früh bis 9 Uhr Vormittags.

Das Laviren und Remorquiren von Schleppern und sonstigen leeren Fahrzeugen in der Donaucanalstrecke von der Schleuse bis zur Augartenbrücke ist, solange die freie Einfahrt in den Donaucanal untersagt ist, jeden Tag von Tagesanbruch bis 9 Uhr Früh gestattet.

Die Ausstellung der Ankunftsscheine und die damit verbundene Untersuchung der Fahrzeuge in strompolizeilicher Hinsicht erfolgt an den oben bezeichneten Anlande- und Warteplätzen. Die Abwicklung der linienverzehrungssteuer- und gefällsämtlichen Manipulation erfolgt in der bisherigen Art und Weise. Nach Passirung der Schleuse ist die Fahrt bis zum Bestimmungsorte der Ruderfahrzeuge nach vorhergegangener gefällsämtlicher Abfertigung unbehindert.

8. Wenn aus Sicherheitsrücksichten das Laviren der Fahrzeuge von den Lande- und Warteplätzen zur Schleuse die Bestimmung einer grösseren freien Bordhöhe als das zulässige Mindestmass derselben von 24 cm (§ 6 der prov. Donau-Schiffahrts- und Strompolizeiordnung vom 31. August 1874, R.-G.-Bl. Nr. 122) erfordern sollte, so haben die Schiffsführer den bezüglichen Weisungen der Stromaufsichtsorgane unbedingt Folge zu leisten.

9. Die Führer der zum Laviren der Fahrzeuge dienenden Dampfer sind verpflichtet, den beim Landen abrinnenden Fahrzeugen Hilfe zu leisten. Ebenso ist das Schleusenpersonal gehalten, den Fahrzeugen während des Schleusens ausreichende Hilfe zu leisten. Bei dem Schleuseneinlaufe wird von der Donauregulirungscommission ein entsprechendes Seil zum unentgeltlichen Gebrauche der Ruderfahrzeuge beigestellt werden. Das Ufergrat des Kuchelauer Leitwerkes wird zur Schonung der Schiffsseile mit einem Streichbaum versehen werden.

10. Sollte sich die Nothwendigkeit der Einhängung der Absperrvorrichtung vor dem 15. April 1900 ergeben, und sollten die derzeit in Ausführung begriffenen Baggerungsarbeiten im Schleusencanale bis dahin noch nicht vollendet sein, so ist die k. k. Donaucanal-Inspection zur Einstellung des Schiffahrtsverkehres im Donaucanale nächst Nussdorf ermächtigt.

Fiumaner Seehafenverkehr. (Vermehrung der Schiffscourse der „Impresa Fiume—Venezia" [Ancona].) Auf der Route Fiume—Venedig wird ausser den das ganze Jahr stattfindenden zweimal wöchentlichen Fahrten nach Fertigstellung der im Baue begriffenen neuen Salondampfer in den Sommermonaten noch eine dritte Fahrt als Tagesfahrt ausgeführt werden, deren Fahrordnung nachträglich kundgemacht werden wird. Auf der Route Fiume — Ancona ist bereits der Verkehr mit zwei Fahrten, und zwar eine bei Tag und die andere bei Nacht eröffnet. Beide Fahrten haben Anschluss an die nach und von Rom, Neapel, Bari, Brindisi, Bologna etc. verkehrenden Eisenbahnzüge, welche die Reisenden vom und bis zum Landungsplatze des Dampfers in Ancona befördern. Die Fahrordnung der Dampfer ist folgende: I. Route. Fiume—Ancona: a) Tagfahrt von Fiume jeden Montag Früh um 7 Uhr. Tagfahrt von Ancona jeden Mittwoch Früh um 7 Uhr. b) Nachtfahrt von Fiume jeden Donnerstag Abends um 8 Uhr. Nachtfahrt von Ancona jeden Samstag Abends um 8 Uhr 30 Min. II. Route. Fiume—Venedig: Von Fiume jeden Dienstag und Samstag Abends um 8 Uhr. Von Venedig jeden Montag und Donnerstag Abends um 7 Uhr 30 Min. Der Fahrpreis für Schnellzüge inclusive der Schiffahrt von Budapest via Fiume nach Venedig oder Ancona oder vice versa beträgt (I. Classe) Kronen 34. Für diese Route werden bei allen Ausgabestellen auch combinirte Rundreisebillets inclusive der Schiffahrt, sowie Fahrbillets ausgegeben.

Belgien. (Transportschiff mit Benzinmotor für Binnenschiffahrt.) Der Ingenieur Lorsner, commercieller Director der Kohlengewerkschaft von Saarbrücken, hat im Auftrage der Firma Hansen & Neuerberg in Brüssel ein mit Benzinmotor ausgerüstetes Transportschiff gebaut, welches bereits in den Schiffahrtscanälen Belgiens mit bestem Erfolge verkehrt. Dieses ganz aus Eisen gebaute Schiff wird von einem zwölfpferdekräftigen, ungemein compendiösen Benzinmotor betrieben, welcher vermittelst zweier Cylinder zwei Schrauben bewegt und im Vergleiche zum Pferde-Schiffzugstempo eine dreifach beschleunigte Fahrgeschwindigkeit entwickelt. Das 7 m lange, 2·25 m breite und bei Vollbelastung 1·80 m tauchende Schiff besitzt eine Tragfähigkeit von 265 t.

Frankreich-England. (Summarium des Personenverkehres über den Canal La Manche im Betriebsjahre 1899.) Dem statistischen Ausweise über den durch Postdampfer vermittelten Personenverkehr zwischen England und Frankreich über den Canal im Jahre 1899 zufolge im Vergleiche zu jenem des Jahres 1898 betrug die Anzahl der Reisenden auf den drei Hauptlinien nach und von:

	1898	1899	Unterschied
Newhaven—Dieppe . . .	167.472	176.116	+ 8.644
Dover—Calais	276.000	261.670	— 14.330
Folkestone—Boulogne . .	133.319	167.437	+ 34.118
Summa . .	576.791	605.223	+ 28.432

Die Zunahme des Verkehres auf der Route Newhaven—Dieppe ist der Beliebtheit dieser Relation während der Sommermonate und auch den seitens der Eisenbahn-Verwaltungen der Linie Newhaven—Brighton dem Publicum gebotenen Bequemlichkeiten, jene der Route Folkestone—Boulogne-Sur-Mer—Folkestone der Zunahme des Geschäftsverkehres ohne Unterschied der Saison in dieser Relation zuzuschreiben. Die Abnahme des Verkehres auf der Hauptreiseroute Calais—Dover, welche ungeachtet dessen die höchste Ziffer aufweist, hat die französischen Bahnverwaltungen veranlasst, im Interesse der Hebung dieser Relation den Reisenden fernerhin besondere Begünstigungen zu gewähren und Bequemlichkeiten zu bieten, deren Einführung theilweise bereits begonnen hat, in grösserem Ausmasse aber mit Beginn der Ausstellung in Kraft treten wird.

England. (Transportschiff für gefrorenes Fleisch ab Australien für London.) Die Londoner Firma Turnbull, Martin & Comp. hat auf der Werfte von Clydebank einen Dampfer namens „Fifeshire" für den überseeischen Transport von gefrorenem frischem Fleisch erbauen lassen, bei dessen maschineller Ausrüstung die neuesten Errungenschaften der modernen Technik zur Geltung gebracht wurden. Das Schiff, welches derart eingerichtet ist, um bei der Fahrt nach Australien die Verladung von Waaren aller Art zu gestatten, hat bei einer Tragfähigkeit von Netto 9000 t eine Länge von 137 m, eine Breite von 16·50 m, eine Tiefe des Laderaumes von 10·65 m, und ist mit einer Triplex-Expansionsmaschine System Howden ausgerüstet. Drei für den Maschinenbetrieb erforderliche Kessel dienen bei der Rückfahrt mit der Fleischladung auch für den Betrieb von drei Eiserzeugungsmaschinen System Lind, deren jede 72 t Eis per Tag zu erzeugen vermag, mit welchem drei Eiskammern mit einem Gesammtladeraum für 30.000 Stück geschlachtetes Hornvieh oder 100.000 Stück Hammel gespeist werden. Ausser dieser Fracht bietet das Schiff noch genügend Raum für die Verladung von circa 3000 t diverser Waaren. Bei der ersten Fahrt des „Fifeshire" hatte derselbe in London-Glasgow eine complete Ladung von 9000 t für Australien aufgenommen und brachte auf der Rückfahrt von Queensland und Neu-Seeland 95.000 Stück geschlachtete Hammel, ein bedeutendes Quantum von Rindfleisch, 15.000 gefrorene Kaninchen und 500 t Käse, Weizen, Hafer und diverse Sammelgüter nach London. Der Dampfer, welcher kürzlich von seiner ersten Reise nach England heimkehrte, fährt mit einer constanten Geschwindigkeit von 11 Knoten per Stunde.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Triest-Parenzo. (Constituirende Generalversammlung.) Am 6. März fand in Wien die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Triest-Parenzo statt. Der Bevollmächtigte der Concessionäre, Regierungsrath Dr. Siegfried Werner, eröffnete die Versammlung, constatirte die statutenmässige Einberufung derselben, sowie die Anwesenheit von fünf Actienzeichnern, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 3495 Actien mit 699 Stimmen vertraten. Sodann wurden der Reichsraths- und Landtagsabgeordnete Landesausschuss-Beisitzer Dr. Pier

Antonio Gambini zum Vorsitzenden, der Landtagsabgeordnete Cäsar von Combi zum Schriftführer und die Herren Sylvester Conte Venier und Dr. Tullius Sbisà zu Protokolls-Verificatoren und Stimmenzählern gewählt. Nach Berichterstattung des Bevollmächtigten der Concessionäre über seine bisherige Geschäftsführung und Vorlage der einschlägigen Urkunden durch denselben erfolgte der Nachweis der Zeichnung des gesammten Actiencapitals und der Einzahlung von 40 pCt. des Nominalwerthes desselben. Die Versammlung beschloss sohin, die vom k. k. Ministerium des Innern unterm 28. December 1899 sub Z. 40.935 genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und in die der Concessionärin der Localbahn Triest-Parenzo zukommenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten einzutreten. Ferner wurde Regierungsrath Dr. Werner bevollmächtigt, die handelsgerichtliche Protokollirung der Actiengesellschaft zu veranlassen. Die Anzahl der in den Verwaltungsrath zu wählenden Mitglieder wurde mit vier bestimmt, so dass der Verwaltungsrath einschliesslich der seitens der k. k. Staatsverwaltung und des Landesausschusses der Markgrafschaft Istrien zu ernennenden je zwei Mitglieder insgesammt aus acht Mitgliedern bestehen wird. Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes ernannt k. k. Sectionschef a. D. Ferdinand Freiherr von Pascotini-Jurisković und Nikolaus Poljakovits, k. u. k. Hofrath i. P., beide in Wien; seitens des Landesausschusses der Markgrafschaft Istrien wurden nominirt: Dr. Matthäus Campitelli, Landeshauptmann, und Dr. Pier Antonio Gambini, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter und Landesausschuss-Beisitzer, beide in Parenzo; von der Versammlung wurden gewählt: Landtagsabgeordneter Cäsar von Combi in Triest, Dr. Sylvester Conte Venier, Gutsbesitzer in Buje, Dr. Tullius Sbisà, Podestà von Parenzo, und Regierungsrath Dr. Siegfried Werner in Wien. Nachdem der Concessionärin für die bisherige Geschäftsgebahrung das Absolutorium ertheilt worden war, schloss die Versammlung. In der nachfolgenden constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Pier Antonio Gambini zum Präsidenten und Hofrath Nikolaus Poljakovits zum Vicepräsidenten per acclamationem gewählt. [E.-M.-Z. 11.677.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 15·045 km lange Strecke von Friedrichshafen bis zur württembergisch-bayerischen Landesgrenze bei Nonnenbach und die 11·321 km lange Strecke von Kirchheim u./Teck nach Ober-Lenningen, welche am 1. October 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXIV. Stückes.) Das am 12. April herausgegebene LXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4830: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. April 1900, Z. 11.783, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXV. Stückes.) Das am 13. April herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4831: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. April 1900, Z. 11.226, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Grenzbezirken Bruck a. d. L. und Pettau nach Ungarn.

Nr. 4832: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. April 1900, Z. 11.927, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Hartberg nach Ungarn.

Verlosungen.

Am 2. April:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 2. Juli).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Juli).

Ungarische Eisenbahn-Investitionsanleihe. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 2. Juli).

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 2. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten ((Rückzahlung ab 1. October).

Am 4. April:

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 17. April:

Krakau-Oberschlesische Bahn. 4 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5pCt. Prioritäten I. Em. K 15.—, II. Em. Frcs. 12.50. — 4 pCt. Prioritäten, Stücke zu fl. 1000 K 40.—, Stücke zu fl. 200 K 8.—.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 200, Stücke zu Mk. 400 Mk. 8.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872, K 15.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1887, garantirte und nicht garantirte. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, K 10.80; 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerfrei, K 12.—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B, K 10.—.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em., Mk. 10.—; 4 pCt. Prioritäten, Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.—; 3 pCt. Prioritäten, Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000, 2000, 1000, 200, Coupons Mk. 150.—, 30.—, 15.—, 3.—.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien, K 10.— und Superdividende.

Dividenden.

Budapester elektrische Stadtbahn. Vom 17. April ab für die Actie K 16.—, für den Genussschein K 6.—.

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. Ab 9. April K 14.—.

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. und 4 pCt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten v. J. 1872.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten.

Subscriptionen.

4 pCt. Prioritätsanleihe der Buschtěhrader Eisenbahn. Von der auf Grund der Ermächtigung der Generalversammlung vom 16. Mai 1891 emittirten 4 pCt. Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von K 136,000.000 wurden am 10. April 1900 Nominale K 10,000.000 zum Course von 96 pCt., zuzüglich der laufenden Stückzinsen vom 1. April 1900 bis zum Tage der Abnahme, zur Subscription aufgelegt.

Generalversammlungen.

Im Monate April:

19. (Wien.) Badener Tramway-Gesellschaft (ausserordentliche Generalversammlung).
20. (Budapest.) Budapester Localbahnen.
20. (Budapest.) Budapester Vororte-Strassenbahnen.
21. (Budapest.) Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft.
21. (Budapest.) Csakathurn-Agramer Eisenbahn.
21. (Brünn.) Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.
24. (Wien.) Allgemeine Oesterreichische Transportgesellschaft.
25. (Wien.) Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
25. (Wien.) Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation.
26. (Wien.) Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.
27. (Salzburg.) Salzkammergut-Localbahn.
27. (Salzburg.) Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
28. (Wien.) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
30. (Wien.) Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.
30. (Wien.) Swoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft.
30. (Bozen.) Ueberetscherbahn.

Im Monate Mai.

3. (Teplitz.) Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
7. (Wien.) Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz.
9. (Graz.) Grazer Tramway-Gesellschaft.
10. (Wien.) Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation.
15. (Wien.) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
15. (Prag.) Buschtěhrader Eisenbahn.
17. (Wien.) Südbahn-Gesellschaft.
22. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.
23. (Wien.) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernde Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Offertconcurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Beschreibung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Plattenblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	10.000
2	Alter Eisendraht	300
3	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	15.000
4	Altes Gusseisen, unverbrannt in grossen Stücken (3 Herzstücke und Räderpresse)	10.000
5	Stählernes Herzstück	340
6	Pauscheisen, unverbrannt	20.000
7	Zerreneisen	5.000
8	Alte Stahlradreifen mit Nuth	11.000
9	Alte Stahlradreifen ohne Nuth	4.500
10	Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	4.500
11	Gusseiserne Bohrspäne	350
12	Schmiedeiserne und Stahldrahtspäne (im Freien gelagert)	20.000
13	Alter Blattfedernstahl	500
14	Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	100
15	Kupferspäne	606
16	Messingspäne, verunreinigte	350
17	Metallspäne von Rothguss	1.600
18	Altes Zinkblech, auch Zinkblechabfälle	200
19	Hanfwaarenabfälle	197
20	Kautschukwaarenabfälle ohne Einlage	519
21	Schafwollwaarenabfälle	231
22	Maculaturpapier	3.000
23	Oelfässer, kleine, bis 2 Hektoliter mit einem Boden	116 Stück
24	Gewöhnliche Packfässer	30 „
25	Theerfässer	37 „

Die diesbezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf Verkauf von Altmaterialien“ bis zum 30. April 1900, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Um 11 Uhr Vormittags erfolgt am nächsten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch „separat“ ist ein Vadium in der Höhe von 10 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der hierortigen k. k. Staatsbahn-Directionscassa, und zwar: bis 400 Kronen nur im Baaren, über 400 Kronen auch in Werthefecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf ganze, zum Verkaufe bestimmte Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten und sind die Preise in Kronen-Währung loco Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem etwaige wegen Qualität der erstandenen Materialien vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Menge oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen oder auch ganz abzulehnen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

K. k. priv.

Oesterreichisches Credit-Institut für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten.

Zufolge Beschlusses der vierten ordentlichen Generalversammlung der Actionäre des k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Institutes für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten wird der

Actien-Coupon Nr. 4

vom 9. April l. J. an mit

Kronen 14.—

in **Wien** bei unserer Hauptcasse,

„ „ „ der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft,

in **Budapest** bei der Vaterländischen Bank-Actien-Gesellschaft,

in **Berlin** bei den Herren Robert Warschauer & Comp.,

in **Frankfurt a. M.** bei Herrn Jakob S. H. Stern,

in **Leipzig** bei der Leipziger Bank,

in **Hamburg** bei den Herren Johann Berenberg, Gossler & Co.

eingelöst.

Wien, am 7. April 1900.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Lack-, Firniss- und Farben-Fabriken
Christoph Schramm
WIEN
Offenbach a/M. — Berlin.
Gegründet 1837. — Prämiirt London 1862.
SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages I zum Tarifhefte 1 und des Nachtrages III zum Tarifhefte 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 treten der Nachtrag I zu Heft 1 und Nachtrag III zu Heft 2 in Kraft.

Der Nachtrag I zu Heft 1 enthält:

I. Besondere Bestimmungen zu Theil I:
   ad 2. Beschränkung bei Verladung von Wagen mit mehr als 10 t Ladegewicht.
II. Anderweitige Tarifbestimmungen:
   14. Verkehr mit der Ladestelle Berzéte-vasgyár;
   15. Verkehr mit der Station Zólyom-vasgyár;
   16. Verkehr mit der Station Landsberg a. W.-Brückenvorstadt.
III. Neues Verzeichniss der deutschen Verbandsstationen.
IV. Aenderung von Stationsnamen.
V. Tariftabellen:
   A) Aenderung der allgemeinen Tarife (Ermässigung von Frachtsätzen);
   B) Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife; Neue Ausnahmetarife Nr. 60—63 für Kabel, Leim, Rübenschnitte etc. und Weinmaische;
VI. Kilometerzeiger.
VII. Ergänzungsfrachtsätze.
VIII. Frachtsatz- und Druckfehler-Berichtigungen.

Der Nachtrag III zu Heft 2 enthält:

I. Ergänzung des Verzeichnisses der deutschen Verbandstationen und Reexpeditionsgruppen.
II. Aenderung von Stationsnamen.
III. Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes c) für Kleie, Oelkuchen etc.
IV. Ausnahmetarif d) leere Säcke (Aenderungen und Ergänzungen).
V. Kilometerzeiger.
VI. Berichtigung.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, und zwar der erstere um den Preis von 1 Krone 20 Heller, der letztere um den Preis von 40 Hellern per Stück erhältlich.

Budapest, am 19. April 1900. [403]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung des Stadtbureau in Salzburg.

Mit 1. Mai 1900 wird das Stadtbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Salzburg (Elektricitätshotel) nunmehr für den ganzjährigen Betrieb und mit erweiterten Abfertigungsbefugnissen eröffnet.

Das Stadtbureau besorgt vom genannten Tage ab die Ertheilung unentgeltlicher Auskünfte über den Personen- und Güterverkehr; die Ausgabe von Fahrkarten nach grösseren Stationen des In- und Auslandes; die Entgegennahme und Effectuirung von Bestellungen zusammenstellbarer Fahrscheinhefte; die Aufnahme und Abfertigung von Reisegepäck nach allen inländischen Stationen, sowie nach jenen schweizerischen Stationen via Arlberg, nach welchen directe Fahrkarten zur Ausgabe gelangen. Ferner die Aufnahme und Abfertigung von Eilgut, Expressgut und Markencolli im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Ausserdem vermittelt das Stadtbureau während seiner Amtsstunden auch das Abholen von Gütern aus der Behausung und die Zufuhr derselben zum Bahnhofe, welche daselbst als Reisegepäck, Expressgut oder Eilgut zur Aufgabe, bezw. Abfertigung gelangen sollen.

Die näheren Bestimmungen sind aus der auf allen grösseren Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ausgehängten Kundmachung zu ersehen.

Innsbruck, im April 1900. [404]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung des Stadtbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Karlsbad.

Mit 1. Mai 1900 wird in Karlsbad in den Geschäftlocalitäten der Firma Rudolf Mayer, Alte Wiese i Hause „Savoyen“ und im Hause „Strauss“, dann Neue Wiese im Hause „Blaues Schiff“, das Stadtbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Zeit vom 1. Mai bis 31. October 1900 eröffnet werden, welchem nachstehende Functionen zugewiesen sind:

1. Die Ausgabe von Fahrkarten im Localverkehre und nach grösseren Stationen der in- und ausländischen Bahnen.
2. Die Entgegennahme von Bestellungen zusammenstellbarer Fahrscheinhefte und Zeitkarten.
3. Die Aufnahme und eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck, Expressgut und Eilgut, welches zum Versandt ab Karlsbad Centralbahnhof bestimmt ist.

Das Stadtbureau wird als selbstständige, dem k. k. Bahnbetriebsamte Karlsbad C.B. unterstehende Verrechnungsstelle für Personen, Gepäck und Expressgut, sowie als Kartirungs- und Verrechnungsstelle für den Eilgutversandt activirt und mit den Rechten eines Aufgabsamtes ausgestattet.

Pilsen, am 19. April 1900. [405]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des IV. Nachtrages zum Personentarife für die westlichen Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Eule—Skochowitz der Localbahn Modřan-Čerčan tritt der IV. Nachtrag zu den vom 1. October 1899 giltigen Tarifen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen in Wirksamkeit.

Dieser Tarifnachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 20. April 1900. [406]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894.

Einbeziehung der Stationen Mannheim-Industriehafen, Bingerbrück und Boppard.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 werden die Stationen Mannheim-Industriehafen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, sowie Bingerbrück und Boppard der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz mit folgenden Kilometerentfernungen und Gruppennummern in den Tarif aufgenommen:

Seite	Gruppennummer	Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII
			Kilometer						
174 des Haupttarifes	42	Mannheim-Industriehafen	—	425	434	511	492	—	—
179 des Haupttarifes, bezw. 10 des Nachtrages III	29	Bingerbrück**)	441	444	465	—	522	—	—
	29	Boppard**)	483	486	507	—	564	—	—

**) Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen zu kürzen um 9 km.

Wien, am 18. April 1900. [407]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IIa zum Localgütertarif vom 1. Jänner 1900, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Eule—Skochowitz der Localbahn Modřan-Čerčan und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. Juni 1900, gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, ein Nachtrag IIa zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Neue Tarife der Localbahnen Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenitz-Dobřiš und Nusle-Modřan.

Die gleichnamigen Tarife Nr. 5 und 6 im 2. Abschnitte des Heftes 3 treten gleichzeitig ausser Wirksamkeit.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 18. April 1900. [408]

Inländischer Petroleumverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) und der Reexpeditionsbestimmungen desselben, sowie Verschiebung des Einführungstermines des neuen Ausnahmetarifes.

Die Giltigkeit des mit Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 17. März 1900, Seite 880, ausser Kraft gesetzten Ausnahmetarifes für Petroleum, roh und raffinirt, etc. von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien) etc. nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) wird bis 31. Mai 1900 verlängert.

Desgleichen wird der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 146 vom 23. December 1899 kundgemachte Giltigkeitstermin für die im Punkte 5 des vom 1. Jänner 1898 giltigen Nachtrages V zum vorbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Reexpeditionsbestimmungen bis 31. Mai 1900 ausgedehnt.

Die mit Kundmachung im Eingange bezeichneten Verordnungs-Blattes verlautbarte Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Petroleum, roh und raffinirt, etc. erfolgt statt mit 1. Mai 1900 erst mit 1. Juni 1900.

Wien, am 19. April 1900. [409]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Localverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit von ermässigten Frachtsätzen für Petroleum, roh, und Verschiebung des Einführungstermines für die neuen Frachtsätze.

Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 17. März 1900, Seite 881, ausser Kraft gesetzten Frachtsätze für Petroleum, roh — enthalten unter Pos. 27 des Anhanges zum Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2 (Seite 364) — wird bis 31. Mai 1900 verlängert.

Dementsprechend erfolgt die verlautbarte Einführung neuer Frachtsätze für Rohpetroleum statt mit 1. Mai 1900 erst mit 1. Juni 1900.

Wien, am 19. April 1900. [410]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
auch als Betriebführende der
Schneebergbahn.
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von mineralischer Kohle und Briquetts.

Mit Giltigkeit ab 1. Juni 1900 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischer Kohle und Briquetts von den Verladestellen Grünbach-

Klaus und Unter-Höflein der Schneebergbahn nach den im Tarife benannten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (westl. Linien), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und der k. k. priv. Eisenbahn Wien Aspang zur Einführung.

Der Tarif enthält ausser den allgemeinen Bestimmungen directe Frachtsätze und kilometrische Entfernungen für die aufgenommenen Stationsverbindungen und können Abdrücke desselben bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Hellern in Bestellung gebracht werden.

Wien, am 19. April 1900. [411]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der für Exportzucker von Ebenfurth nach Triest, bezw. nach Fiume in den Anhängen zu den Tarifheften 1 und 2 enthaltenen ermässigten Frachtsätze.

Mit 2. Juni 1900 tritt der unter fortl. Nr. 36/b im Anhange zum Tarifhefte 1 und der unter fortl. Nr. 19 im Anhange zum Tarifhefte 2 des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes für Zucker aller Art, excl. Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker, bei Weiterbeförderung von Triest, bezw. von Fiume auf dem Seewege nach dem Auslande, von Ebenfurth nach Triest, bezw. nach Fiume enthaltene ermässigte Frachtsatz von 158 h, bezw. von 163 h per 100 kg ohne Ersatz ausser Wirksamkeit.

Wien, am 18. April 1900. [412]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Frachtsätze.

Mit 1. Juni 1900 wird die Station Svojšic der Localbahn Peček — Gross-Bečvár der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft aufgelassen (siehe Verordnungs-Blatt Nr. 34 vom 24. März 1900, Seite 938, Kundmachung 298) und treten infolgedessen auch die im Tarife, Theil II, Heft 3 und Heft 4, vom 1. Jänner 1899 für den Verkehr mit vorgenannter Station enthaltenen Frachtsätze, Kilometerentfernungen und Lieferfristen zum gleichen Termine ausser Kraft.

Wien, am 18. April 1900. [413]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Maria-Ratschitz in den Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle.

Mit Giltigkeit vom 10. Mai 1900 wird die Station Maria-Ratschitz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in den ab 1. September 1893 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle einbezogen.

Für derlei Transporte ab Maria-Ratschitz gelangen im Verkehre mit Stationen der Südbahn und der Station Wörgl k.k.St.B. die für Brüx vorgesehenen Frachtsätze mit einem Zuschlage von 1·6 Kronen für 10.000 kg und im Verkehre mit den übrigen Tarifstationen der k. k. Staatsbahnen die für Dux giltigen Frachtsätze zur Anwendung.

Auf Seite 25 des Tarifes ist die Station Maria-Ratschitz mit einer Entfernung von 500 km einzureihen.

Wien, am 20. April 1900. [414]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischer Personenverkehr.

Berichtigung von Fahrpreisen.

In dem obbezeichneten, vom 1. Februar 1898 giltigen Tarife sind mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

Auf Seite 28, Post Nr. 138, ist der Preis der Schnellzugs-Fahrkarten 2. Classe Sarajevo-Ilidže—Graz von K 47·— auf K 45·— und auf Seite 32, Post Nr. 167, der Preis der Schnellzugs-Fahrkarten 2. Classe Banjaluka (Stadt)—Graz von K 31·10 auf K 29·10 vorzunehmen.

Dementsprechend sind auch die Fahrpreise der bezüglichen auf Seite 41 unter Post 219, bezw. 218 aufgeführten Gegenrelationen abzuändern.

Wien, am 15. April 1900. [415]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Oesterr. Nordwestbahn.

21. April. Auf der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt wurde in der Strecke Gr.-Priesen—Loschowitz mit den Zügen 2 und 7004 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

21. April. Auf der Linie Nagy-Szombath—Kutti wurde zwischen den Stationen Kutti und Kiralymajor der Gesammtverkehr und zwischen Kiralymajor und Szenicz der Personen- und Gepäcksverkehr mittelst Umsteigen, bezw. Uebertragen wieder aufgenommen. — Zwischen Kiralymajor und Szenicz bleibt der Güterverkehr bis auf Weiteres noch eingestellt.

21. April. In der Strecke Pándorf—Nezsider-Alsóváros wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

22. April. Der Verkehr nach Schönpriesen-Umschlagplatz wurde wieder aufgenommen.

Ausland.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg in Pr. (Gruppe I) etc. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 10. April 1900 ist zu dem Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag III in Kraft getreten. Derselbe enthält neue, bezw. ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht und der Rubengrube und für Sendungen nach Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg in Pr. und der Station Rastenburg der Ostpreussischen Südbahn, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckabzüge des Nachtrages III können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1313	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus (Alkohol, Weingeist)	Mährisch-Ostrau	Triest Finme	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband. (Tarifhefte 3 und 4 (Ausnahmetarif XII))	322 334	272 284	50 50	Im Kartirungswege		
1314	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Maner- und Dachziegel	Leitmeritz (Oe.N.W.B.)	Prag (St.B.) transit	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	54 Heller	38 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		
1315	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Artikel des Specialtarifes III	Herzberg a/Harz	Aussig (A.T.E., St.E.G., Oe.N.W.B.) und Schreckenstein oder umgekehrt	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Mai 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif. Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Satz	99 Pfennige		Im Kartirungswege		
1316	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Butter als Eilgut	Hidas-Bonybád	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	497 Heller	437 Heller	60 Heller	Im Kartirungswege		
1317	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Schnittholz ans Pos. II—18, 19 und 20 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lemberg	Zółkiew	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	32	26	6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1318	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Welser Localbahn-Gesellschaft	Bruchsteine der Pos. 8—55 a der Güterclassification	a) Aschach an der Donan	Wels loco und transit	Auflieferung von: mindestens 750 t bis 2250 t (à 1000 kg); über 2250 t bis 3750 t (à 1000 kg)	vom 1. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	a) Heller per 100 kg: 16; b) Kronen per Wagen: 3	a) Heller per 100 kg: 15; b) Kronen per Wagen: 3	a) Heller per 100 kg: 1; b) Kronen per Wagen: —	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate seitens des Absenders bis längstens Ende Februar 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz	
						über 3750 t bis 6000 t (à 1000 kg)			16 / 3	14 / 2	2 / 1			
				b) rücksichtlich des Schleppgeleises von der Station Aschach a. d. Donau zur Donaulände		über 6000 t (à 1000 kg)			16 / 3	13 / 1·50	3 / 1·50			
						Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Ad a) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			16 / 3	12 / 1·50	4 / 1·50			
1319	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Welser Localbahn-Gesellschaft	Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus Pos. 8—55 b der Güterclassification	Aschach a. d. Donau	Wels loco und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf-, beziehungsweise Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	20 Heller	16 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1320	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht oder Bindfaden verbundenes Schilfrohr) und Binsen	Fonyod-Fürdötelep, Szantód, Tétény	Amberg Aschaffenburg Angsburg Bamberg Bayreuth Dutzendteich Fencht Günzburg Hof Ingolstadt C.B. Landshut München C.B. München O.B. München Rangirbahnhof (Laim) München S.B. Nennlm Nürnberg C.B. Nürnberg O.B. Regensburg Würzburg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Hett 2 (Ansnahmetarif Nr. 30) vom 1. October 1895 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·74 2·23 1·77 1·91 1·71 1·83 1·81 1·90 1·67 1·78 1·59 1·65 1·62 1·64 1·63 1·92 1·84 1·85 1·62 2·04		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1321	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kaolin	Aspang	Brody (Bhf.) transit für Russland	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen ist Sache der Partei. Im Uebrigen Einhaltung der Bestimmungen des vom 1. August 1895 giltigen Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Local-, bezw. Verbandstarife	Besteht kein directer Frachtsatz	239 Heller		Im Kartirungswege		
1322	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holzgeist (Methylalkohol) bei Aufgabe a) von 5.000 kg b) von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	U n g v á r	Konstanz (Bad. St.B. und N.O.B.)	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1895	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 767 Centimes ad b) 647 „		Im Kartirungswege		
			Fässer, leere, gebrauchte, unter 8 Hektoliter Gehalt bei Aufgabe von mindestens 20 kg							666 Heller				
			Säcke, leere, gebrauchte, bei Aufgabe von mindestens 20 kg							604 Heller				
				oder umgekehrt										
1323	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kohle, mineralische etc., laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Stupno-Bras, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen: Elsterwerda (B.D.B.) Gera (Reuss) (S.St.B.) Grosszschocher (S.St.B.) Leipzig I Bayer. Bhf. Leipzig II Dresden. Bhf. Leipzig-Connewitz Leipzig-Stötteritz Plagwitz-Lindenau (S.St.B.) Weida (S.St.B.) Weida-Altstadt Zeitz (S.St.B.) Zwötzen (S.St.B.)	Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr, Tarif, giltig vom 1. April 1896	Besteht keiner	Mark für 10.000 kg 90 73 86 87 87 87 87 87 72 71 79 72		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										

k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2, 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6, 7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Fahrbetriebsmittel	Stabl-, Eisen- und Holzmaterialien für den Oberbau eiserner Brückenconstructionen, mechanische Ausrüstung und Einrichtung der Wasserstationen, die gesammte Ausrüstung und Einrichtung der Bahn (Inventar und Mobilien.)													
den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, entbaltenen Stationen mit Ausnahme jeder der Localbahn Dolina-Wygoda und Tarnopol-Kopyczynce														
Hatna														
Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Kimpolung—Dorna-Watra mit der Abzweigung Pozoritta-Louisenthal bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bukowinaer Localbahnen oder der Bauleitung derselben oder des k. k. Bahnstationsamtes in Kimpolung aufgegeben werden														
vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900														
Localtarif														
Verschieden														
50 pCt. der normalen Frachtgebühr unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg													
Verschieden														
Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau	Im Rückvergütungswege													
	Gegen bis längstens Ende Februar 1901 durch den Verwaltungsrath der Bukowinaer Localbahnen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bahnunternehmung oder Bauleitung oder das k. k. Bahnstationsamt in Kimpolung als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht mehr zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1325	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Baurequisiten	Im Localverkehre sämmtlicher Linien der Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bane der Localbahn Kimpolung—Dorna-Watra mit der Abzweigung Pozoritta—Louisenthal Verwendung finden und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bukowinaer Localbahnen oder der Bauleitung derselben oder der Bauunternehmung oder des k. k. Bahnstationsamtes in Kimpolung aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	50 Percent der tarifmässigen Frachtsätze aus der Gebührenberechnungstabelle im Tarif-Theil II, Heft 2, Abschnitt D—VI und D—XV, 5 unter Währung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
1326	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zink aus Pos. M—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Siersza wodna	Friedland Mähr.-Ostrau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 105 86		Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anfhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
33	Nr. 141 vom 12. December 1899	2784	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen und Extrahölzer	Wien-Donauquaibahnhof	Matzing	8. Juni 1900	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. **Wien, 26. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya" in Waidhofen an der Thaya.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die auf Grund des Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya" in Waidhofen an der Thaya vom 8. December 1899 geänderte Bestimmung des § 3 der Statuten, wonach der Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt wird, sowie die im Zusammenhange hiemit geänderte Bestimmung des § 40 der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 5. April 1900. — Z. 4618. E.-M.-Z. 17.879.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Welser Localbahn-Gesellschaft in Wels.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen die in den §§ 1, 8, 13, 26, 45 und 47 geänderten Statuten der Welser Localbahn-Gesellschaft in Wels, sowie die geänderten Couponsformularien genehmigt.

Wien, am 7. April 1900. — Z. 12.061. E.-M.-Z. 17.880.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wurde eine Klage vom Civilrichter nach geschlossener Verhandlung in der Hauptsache als nicht vor die ordentlichen Gerichte gehörig abgewiesen, sohin aber vom Reichsgerichte ausgesprochen, dass die Klage vor die ordentlichen Gerichte gehöre, so hat das Civilgericht über dieselbe auf Grund der früher durchgeführten Verhandlung ohne neuerliches Verfahren zu erkennen.

(Entscheidung vom 14. Juni 1899, Z. 9167.)

Die Klage eines Beamten einer Privateisenbahn auf Verurtheilung der letzteren zur Zahlung der statutenmässigen Pension aus dem Grunde der Nichtigkeit des wider ihn ergangenen, auf Dienstesentlassung lautenden Disciplinarerkenntnisses des Verwaltungsrathes dieser Bahn wurde von den Gerichten aller drei Instanzen abgewiesen, weil die Gerichte über die Rechtsgiltigkeit des fraglichen Disciplinarerkenntnisses nicht zu entscheiden haben, daher dasselbe dermal zur Grundlage ihrer Entscheidung zu nehmen und infolgedessen die Klage als unbegründet abzuweisen haben; die Consequenzen jenes Erkenntnisses könnten von den Gerichten erst dann aufgehoben werden, wenn die staatlichen Verwaltungsbehörden dessen Ungiltigkeit ausgesprochen hätten.

Nachdem inzwischen auch die staatlichen Verwaltungsbehörden rechtskräftig ihre Zuständigkeit zur Ueberprüfung des bezüglichen Disciplinarerkenntnisses abgelehnt und den Beamten auf den ordentlichen Rechtsweg verwiesen haben, entschied über Antrag des letzteren das Reichsgericht unter ausdrücklicher Betonung in den Entscheidungsgründen, dass die ergangenen gerichtlichen Urtheile eine Ablehnung der gerichtlichen Competenz enthalten, es seien zum Abspruche über die Rechtsgiltigkeit des erwähnten Disciplinarerkenntnisses in Bezug auf den erhobenen Pensionsanspruch die Gerichte zuständig.

Das infolgedessen vom Kläger bei dem Processgerichte erster Instanz gestellte Begehren um Anordnung einer Tagsatzung zur Wiedereinlegung der bereits exrotulirten Processacten und neuerliche Entscheidung wurde abgewiesen, weil das im abgeführten Processe gefällte Urtheil keine Entscheidung bezüglich der Zuständigkeit getroffen, vielmehr die Klage unbedingt abgewiesen hat, weil dasselbe sonach durch den Ausspruch des Reichsgerichtes nicht ausser Kraft gesetzt wurde und der beklagten Eisenbahn die neuerliche Einlegung der bereits lange extradirten, möglicher Weise gar nicht mehr vorhandenen Acten des endgiltig entschiedenen Processes nicht aufgebürdet werden kann, wogegen dem Kläger vielleicht der Weg einer neuerlichen Klagserhebung freisteht.

Dagegen hat das Oberlandesgericht dem Inrotulirungsgesuche stattgegeben, weil das Urtheil der ersten Instanz durch den Inhalt der Entscheidung des Reichsgerichtes gemäss den Artikeln 2 und 4 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 143, endgiltig beseitigt erscheint, die Gerichte bei Beurtheilung der Frage über die Zuständigkeit zur Ueberprüfung der Rechtsgiltigkeit jenes Disciplinarerkenntnisses an die Auffassung des Reichsgerichtes gebunden sind, und der Umstand, dass die Gerichte über die Zuständigkeit nicht besonders entschieden haben, nicht in Betracht kommt.

Dieser Beschluss wurde vom Obersten Gerichtshof unter Hinweis auf dessen Begründung und in der Erwägung bestätigt, dass das Reichsgericht in der Begründung seines Erkenntnisses ausdrücklich anerkannt hat, dass die gerichtlichen Urtheile in der fraglichen Rechtssache eine Ablehnung der gerichtlichen Competenz enthalten, während es zugleich im Tenor dieses Erkenntnisses ausgesprochen hat, dass diese Ablehnung der gerichtlichen Competenz nicht gerechtfertigt erscheint, vielmehr die Gerichte zum Abspruche in der vorliegenden Rechtssache zuständig sind, und es keineswegs nothwendig ist, um diesen Abspruch gemäss Art. 4, alinea 2, des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 143, herbeizuführen, einen neuen Process anhängig zu machen, es vielmehr genügt, die wenn auch über einseitiges Ansuchen der Beklagten inzwischen exrotulirten Acten des bereits durchgeführten Processes neuerlich einzulegen.

(Beilage zum Just.-Min.-Vdgsbl. Nr. 141 ex 1900.)

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Olmütz: Aenderung der Stationsbezeichnung Mähr.-Liebenthal.) Die k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz verlautbart mit Kundmachung, dass die bisherige Bezeichnung der in km 4·4 der schmalspurigen Localbahn Röwersdorf-Hotzenplotz gelegenen Station Mähr.-Liebenthal vom 1. Mai angefangen in Liebenthal Oesterr.-Schlesien abgeändert wird.

Südbahn-Gesellschaft. (Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl: Einführung des Tramway-Billetsystems auf der elektrischen Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl.) Einer Kundmachung zufolge wird auf der elektrischen Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl unter Aufhebung des bisher bestandenen Billetsystems mit 1. Mai das Tramway-Billetsystem unter den mit besonderer Kundmachung (Verordnungs-Blatt Nr. 45 vom 21. April, Seite 1140) verlautbarten Bestimmungen eingeführt.

Nachrichten aus Ungarn.

Bergbahn auf die Höhe des Gellerthegy (Blocksberg) in Budapest. (Ministerialerlass.) Der königl. ungarische Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Beschluss der Stadtbehörde bezüglich der Pläne für die hydraulische Blocksbergbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 79 ex 1898) genehmigt und wies das Consortium an, die Detailpläne auszuarbeiten und sie im Wege des hauptstädtischen Magistrates zu unterbreiten. Die mehrjährige Verzögerung der Realisirung dieses nach einem ganz neuem Systeme zu betreibenden Verkehrsmittels, das ist der Nutzbarmachung der Wasserkraft der den Fuss des Blocksberges bespülenden Donau durch Einbau von unterschlächtigen Turbinen in das Strombett (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1896, 120 ex 1897, 21 und 45 ex 1898), ist in erster Linie auf den Widerstand der Budapester hauptstädtischen Communalverwaltung gegen den im Zusammenhange mit dem Bahnbetriebe projectirten Bau einer grossen Bahnhofrestauration an der oberen Kopfstation der Linie zurückzuführen. Der Minister empfiehlt der Stadtbehörde, falls sie nicht beabsichtige, das Zustandekommen der Blocksbergbahn zu vereiteln, die erbetene Bewilligung zu ertheilen, da der Blocksberg nicht den Verkehr besitzt, welcher genügen würde, um für sich allein ein derartiges Verkehrsunternehmen zu erhalten. Der Verkehr müsse hier künstlich gesteigert werden, und das könne nur durch ein mit allem Comfort und Geschmack eingerichtetes Gast- und Kaffeehaus bewerkstelligt werden. In dem diesbezüglich an die Stadtbehörde gerichteten Ministerialrescripte wird diese ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass bei solchen und ähnlichen Beschränkungen und Vorbehalten die Privatunternehmer von Verkehrsmitteln, welche für die richtige Entwicklung der Hauptstadt sozusagen richtunggebend, somit eminent gemeinnützig sind, jedoch in naher Zukunft kaum eine erhebliche Rentablität versprechen, vollständig abgeschreckt würden. Solche Unternehmungen wären im Nothfalle selbst materiell zu unterstützen, denn Verkehrsmittel sind, ohne der Stadtregulirung im Wege zu stehen, mächtige Förderer der Entwicklung der Stadt.

Quailinie der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ministerielle Genehmigung des Grundbenützungs-Vertrages zwischen der hauptstädtischen Commune und der Direction der Gesellschaft.) Der kgl. ungar. Minister des Innern hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Einvernehmen mit dem Handelsminister den Grundbenützungsvertrag genehmigt, der zwischen dem hauptstädtischen Municipium und der Budapester elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft mit Bezug auf die Fortsetzung der Elektrischen Quaibahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19) abgeschlossen worden ist, und gelangte bereits auch die Concessionsurkunde für diese Bahnlinie an die Stadtbehörde, bezw. an die Stadtbahn-Gesellschaft. Unter Einem ertheilte der Handelsminister auch im Sinne des § 6 der Verordnung, Zahl 45 224, vom 2. November 1887 die principielle Bewilligung zur Inangriffnahme der Bau- und Betriebseinrichtungsarbeiten mit der Bemerkung, dass sich die Gesellschaft behufs Erlangung der localbehördlichen Baulicenz an den Magistrat der Haupt- und Residenzstadt zu wenden habe. Ferner wurden die Gesellschaft und das Municipium auch verständigt, dass von Seiten des Handelsministeriums zur Ueberwachung der Bauarbeiten, die bis Ende September fertigzustellen sind, der technische Rath Gustav Kádar betraut wurde. Neben der Untergruudbahn wird die Quaibahn die eigenartigste und interessanteste Verkehrseinrichtung der Hauptstadt sein — ein Werk, das in nicht geringem Masse zur Verschönerung und Belebung der Donaupartie beitragen wird. Ungleich bedeutender indess wird sich diese Linie in verkehrstechnischer Beziehung erweisen, da sie das Netz der Stadtbahnen schliesst und die Etablirung eines continuirlichen Kreisverkehres, das heisst die Beschleunigung der Wagenfolge ohne erhebliche Verstärkung des Wagenparkes und die Erzielung des höchsten Nutzeffectes mit verhältnissmässig geringen Mitteln ermöglicht.

Strasseneisenbahn in Nagyvárad [Grosswardein]. (Einführung des elektrischen Betriebes.) Der Municipalausschuss der Stadt Grosswardein genehmigte den mit der Strassenbahn-Gesellschaft geschlossenen Vertrag, wonach auch die auf Dampfbetrieb eingerichteten Linien der Tramway auf elektrischen Betrieb umgestaltet und das Netz der elektrischen Bahn erweitert werden soll.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe eines neuen Verzeichnisses der Eisenbahnstationen, Verladebahnhöfe etc.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass zur genauen Orientirung des Publicums

und speciell der Verkehrsanstalten, der Kaufmannschaft und Spediteure des In- und Auslandes die dritte Auflage des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen sämmtlicher im Gebiete der ungarischen Krone liegenden Eisenbahnen nebst einem die Stationsladeplätze ersichtlich machenden Situationsplane erschienen ist. Dasselbe ist bei dem Central-Drucksortendepot der genannten Bahnverwaltung (Andrássystrasse Nr. 75) erhältlich und kann auch im Wege der Stationsvorstände bestellt werden. Preis 40 Heller. Dieses Stationsverzeichniss gibt Aufschluss über die richtige Adresse sämmtlicher ungarischen Bahnverwaltungen, inclusive der im Betriebe einzelner Bahnen stehenden Privat- und Localbahuen, über sämmtliche ungarische Stationen und Haltestellen und deren administrative Eintheilung (nach Betriebsleitungen), schliesslich über die Befugnisse der einzelnen Güter-Auf- und -Abgabstellen.

— (Aenderung der Fahrordnung im Bereiche der siebenbürgischen Strecken des Bahnnetzes.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Interesse der Anschlüsse zwischen Rumänien und dem Westen und viee versa den Beschluss gefasst, die Fahrordnung in den Siebenbürger Relationen vom 1. Mai ab folgendermassen abzuändern: Der von Budapest Nachmittags 2 Uhr abgehende Siebenbürger Courierzug verkehrt nur bis Grosswardein. Ein neuer Courierzug geht von Budapest Früh 6 Uhr 50 Min. ab und trifft um 3 Uhr 50 Min. in Klausenburg ein. Von Klausenburg geht der Gegenzug um 12 Uhr 30 Min. Mittags ab und trifft um 9 Uhr 40 Min. Abends in Budapest ein. Restaurationswagen verkehren in beiden Richtungen. Der Budapest—Predealer Courierzug bleibt. Der bisher um 5 Uhr 30 Min. von Klausenburg abgehende und Mittags 2 Uhr in Budapest eintreffende Courierzug entfällt.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung der Verladestation Nagyfalu für den allgemeinen Verkehr.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass die bisher nur als Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen und den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Nagyfalu der in ihrem Betriebe stehenden Arvavölgy (Arvathal)-Localbahn Kralovàn-Nagyfalu-Turdosin-Suchahora als Station für den Gesammtverkehr eröffnet wurde.

Localbahn Szigetvár - Koposvár. (Constituirende Generalversammlung) Am 26. März fand in Budapest unter Vorsitz des Obmannes des Gründungscomité, Staatssecretärs d. R. Ladislaus Vörös, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Szigetvár—Tercsen-Puszta—Kaposvár (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 23) statt. Der Bericht des Gründungscomité über dessen Massnahmen im Interesse der Realisirung des Projectes liefert den Nachweis, dass sowohl die technischen Vorarbeiten für den Bahnbau fertiggestellt sind, als auch die Finanzirung der Actiengesellschaft sichergestellt ist. Das Actiencapital beträgt K 5,142.000, zerlegt in 7605 Stammactien à K 200 und 18.107 Prioritätsactien à K 200. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an das Gründungscomité wurde die Actiengesellschaft als constituirt erklärt und erfolgten die Wahlen in den Directionsrath und in das Aufsichtscomité. Das Präsidium des Directionsrathes wurde dem Staatssecretär d. R. Ladislaus Vörös und die Ausführung des Baues der Linie der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Gferer & Grossmann übertragen, welche die Arbeiten mit Beginn der Bausaison aufnehmen wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle im Monate October 1899.) Im Monate October 1899 sind auf den deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 27 Entgleisungen in Stationen (davon 9 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (bei Güter- und Rangirzügen), 31 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet, 14 Reisende, 23 Bahnbedienstete und 1 fremde Person verletzt.

— (Stand der elektrischen Bahnen.) Die von der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ nach dem Stande vom 1. September 1899 veröffentlichte Statistik der dem öffentlichen Verkehre dienenden elektrischen Bahnen in Deutschland weist für das letzte Jahr nicht nur absolut, sondern auch verhältnissmässig eine alle früheren Jahre übertreffende Steigerung der hauptsächlich berücksichtigten Grössen, mit Geleiselänge, Anzahl der Motorwagen, Leistung der Maschinen und Accumulatoren, auf. Eine grosse Zahl von Anlagen ist im letzten Jahre in Betrieb gekommen, andere haben zum Theil erhebliche Erweiterungen und Vervollständigungen erfahren, in vielen Städten ist die Einführung des elektrischen Betriebes entweder schon in Angriff genommen oder doch bereits definitiv beschlossen. Die Elektrisirung der Strassenbahnen schreitet immer mehr vor, und in nicht zu ferner Zeit wird die Elektricität als Betriebskraft für Strassenbahnen und strassenbahnähnliche Kleinbahnen die Alleinherrschaft errungen haben. Gerade zwei Jahrzehnte sind es, seitdem auf der Berliner Ausstellung 1879 das erste Modell einer elektrisch betriebenen Bahn vorgeführt wurde, und am 1. September 1899 waren in 89 deutschen Städten (gegen 68 im Vorjahre) elektrische Strassenbahnen im Betriebe, wobei jedoch nur die Hauptcentren gezählt sind. Die Streckenlänge war 2048 km (Vorjahr 1429 km), Geleiselänge 2812 km (1939), die Zahl der Motorwagen 4504 (3190), der Anhängewagen 3138 (2128) Stück, die Leistung der elektrischen Maschinen 52.509 (33.333), der für den Bahnbetrieb verwendeten Accumulatoren 13.532 (5118) Kilowatt. Mit den in den letzten vier Monaten des abgelaufenen Jahres in Betrieb gekommenen Bahnlinien steigt die Streckenlänge der Bahnen im Deutschen Reiche auf 2286 (1550), die Geleiselänge auf 3167 (2100) km. Am 1. September 1899 waren mindestens 1074 km Strecke mit 1439 km Geleise in der Einrichtung für elektrischen Betrieb begriffen. Bei den Bahnen, welche aus eigenen Kraftstationen mit elektrischem Strom versorgt werden, ergibt sich als durchschnittliche Zahl der Kilowatt für 1 km Geleise 20·5 (20·7), für den Motorwagen 14·3 (14·2). Die Stromzuführung geschieht in den meisten Fällen nach dem Oberleitungssystem. Unterirdische Stromzuführung haben nur einige kurze Strecken in Berlin, Dresden und Düsseldorf. Reiner Accumulatorenbetrieb kommt nur auf sieben Bahnen zur Anwendung. Dagegen ist der sogenannte gemischte Betrieb mit Oberleituug und Accumulatoren etwas mehr in Aufnahme gekommen und wird in Berlin, Dresden, Hagen i. W., Halle a. S., Hannover zum Theil in erheblicher Ausdehnung angewendet. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Preussen. (Verwendung der Kurzschrift bei den Preussischen Staatsbahnen.) Nachdem schon durch frühere Erlässe den Eisenbahn-Directionen die Förderung der Erlernung und des Gebrauches einer bewährten Kurzschrift empfohlen war, ist auch in der Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Eisenbahnbeamten die Fertigkeit im Gebrauche einer solchen Kurzschrift für die Anwärter des Bureau- und des Kanzleidienstes als erwünscht bezeichnet worden. Diese Anregungen haben zu dem erfreulichen Ergebnisse geführt, dass in vielen Directionsbezirken die Kurzschrift entweder in die Lehrpläne der Eisenbahnschulen aufgenommen worden ist oder in besonderen Cursen gelehrt wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nunmehr die Eisenbahn-Directionen veranlasst, sich darüber zu äussern, in welchem Umfange im Eisenbahnbureaudienste von der Kurzschrift Gebrauch gemacht wird und ob daraus Vortheile in dienstlicher Beziehung erkennbar sind.

Bayern. (Eisenbahn-Reisealbum.) Ein neues, literarisch eigenartiges Unternehmen tritt mit der nächsten Reisezeit ins Leben. Die General-Direction der Baycrischen Staatseisenbahnen hat nämlich mit der Verlagsbuchhandlung Steiner in München einen Vertrag abgeschlossen, wonach derselben die Berechtigung ertheilt wurde, in den Abtheilungen der von der bayerischen Eisenbahn-Verwaltung beigestellten directen Courswagen und der übrigen in den Schnellzügen laufenden bayerischen Personenwagen gebundene Reisealbums oder Reclamewerke zur Lecture für die Reisenden ständig aufzulegen, und zwar unter folgenden Bedingungen: Die aufzulegenden Bücher, bezw. Albums müssen von gefälliger Ausstattung, mit zahlreichen guten Bildern versehen und geeignet sein, eine angenehme, anregende Unterhaltung zu bieten, sie dürfen ausserdem auch Privatbekanntmachungen und Geschäftsanzeigen enthalten. Stark abgenützte und beschmutzte oder zerrissene Exemplare müssen baldigst durch neue ersetzt werden. Die Eisenbahn-Verwaltung übernimmt keinerlei Haftung für etwaige Beschädigungen oder Verluste der Bücher, und aus Aenderungen in der Wagenbeistellung, sowie der Zugbildung erwachsen dem Unternehmer keinerlei Entschädigungsansprüche an die Staatseisenbahn-Verwaltung. Dieses Eisenbahn-Reisealbum wird in einem stattlichen Bande in klaren Umrissen zunächst die geschichtliche Entwicklung Bayerns bringen; hieran schliessen sich interessante Städtebilder mit kurzem historischen Rückblick und dem Hinweis auf Interessantes und Eigenthümliches, das in Reisehandbücher übergegangen ist. Besonders soll das moderne Culturleben berücksichtigt werden, so dass das Buch eine werthvolle Ergänzung

der Reisehandbücher bildet. Zahlreiche gute Illustrationen unterstützen den von trockener Aufzählung freien Text. Ein breiter Raum wird den Bekanntmachungen aller Art eingeräumt und damit sind wieder wichtige Fingerzeige für gewerbliche und sonstige Interessenten gegeben. Auf die Schilderung Münchens, als Mittelpunkt des süddeutschen Fremdenverkehres, ist im weitesten Sinne Bedacht genommen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mittheilungen.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. (Constituirende Generalversammlung.) Am 18. December 1899 fand in Prag im Beisein des als Regierungsvertreter erschienenen k. k. Polizeiconcipisten Wenzel Russ die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Sedlitz-Čižkovic mit der Fortsetzungslinie Sedlitz—Obernitz) statt. Nach Entgegennahme des Berichtes über die bisherige Thätigkeit der Concessionäre und nach Verlesung des Garantie- und Betriebsvertrages wurde zur Constituirung der neuen Actiengesellschaft und zur Wahl des Verwaltungsrathes geschritten, welcher aus folgenden Mitgliedern zusammengesetzt erscheint:

1. Von der constituirenden Generalversammlung wurden gewählt die Herren: Carl von Pohnert, Fritz Müller, Wilhelm Engst, Dr. Alois Bauer, Anton Hamakampf, Dr. Albin Tschinkel und Friedrich Winter.

2. Vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen wurden entsendet die Herren: Dr. Carl Mandl und Franz Jahoda, Director der Eisenbahnabtheilung beim Landesausschusse.

Welser Localbahn - Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 16. März fand in Wels unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Johann Schauer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Carl Binder eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Welser Localbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 14 Actionäre erschienen, welche ein Actiencapital von K 2,950.800 mit 14.754 Stimmen repräsentirten. Die Versammlung beschloss die Aufnahme einer vierpercentigen Prioritätsanleihe per K 3,400.000 im Sinne des Concessionsprotokolles für die Localbahn Sattledt-Grünau vom 26 November 1898 und ermächtigte den Verwaltungsrath, die Obligationen zum Course von 95 Percent unter den nach seinem Ermessen festzusetzenden Modalitäten zu begeben. Ferner wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, die Ausführung des Baues der Localbahn Sattledt-Grünau an die Bauunternehmung Stern & Hafferl in Wien und Gmunden einschliesslich der Grunderwerbung um die Summe von K 2,510.000 zu übertragen und mit der Staatsbahnverwaltung einen neuen, alle drei gesellschaftlichen Linien umfassenden Betriebsvertrag abzuschliessen, in welchem auch die im Concessionsprotokolle vorgesehene Stundung der Betriebskosten zu Gunsten des Erfordernisses des Prioritätendienstes zum Ausdrucke zu kommen hat. Endlich wurde auch der Verwaltungsrath ermächtigt, alle infolge der Concessionirung der neuen Bahn nothwendig werdenden Aenderungen des Gesellschaftsstatutes bei der Regierung in Antrag zu bringen und eventuell gewünschte Modificationen des Statutenwortlautes namens der Gesellschaft selbst vorzunehmen. [E.-M.-Z. 14.668.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 3. April bei der Firma:

„Privilegirte Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft"

Se. Excellenz Sigismund Graf Berchtold als Vorstandsmitglied über Ableben gelöscht.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 18. November 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 111·977 km lange Strecke Delatyu—Stefanówka der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 30 km lange Strecke Soest—Belecke der Westphälischen Landeseisenbahn vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Herrn beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer über „Die mit Dreiphasenstrom elektrisch betriebene Seilbahn auf den Mont-Dore [Departement Puy-de-Dome] in Frankreich".) Ueber die bauliche Anlage und elektrische Einrichtung der Seilbergbahn auf den Mont-Dore, woselbst sich eine Heilanstalt mit warmen Quellen für die Behandlung von Krankheiten der Athmungsorgane befindet, entnehmen wir Folgendes:

Bei dieser Seilbahn, welche die einzige in Europa ist, die mittelst Kraftübertragung durch dreiphasigen Strom betrieben wird, wurde das System mit directem Antriebe durch einen auf eine Seiltrommel wirkenden Motor angewendet. Das Längenprofil dieser 3·4 km langen, eingeleisigen, meterspurigen Bahn weist Neigungen von 26—56·1 pCt. und zwischen beiden Endstationen einen Höhenunterschied von 177·24 m auf, wobei die obere Station eine Höhencôte von 1246 m über Meer besitzt. Der Oberbau besteht aus auf eisernen Unterlagen befestigten, breitbasigen, 23 kg/m schweren Schienen mit einem besonders geformten conischen Kopfe, welchen die unter den Wagen befindlichen Zangen- oder Klemmbackenbremsen bei ihrer Bethätigung beiderseits umschliessen. In Entfernungen von je 15 m befinden sich ausgemauerte Nischen, welche zwei Rollen für die beiden Seilstücke enthalten. An Fahrbetriebsmitteln sind zwei vierrädrige, 9 m lange und 2·4 m breite, aus 4 Abtheilungen und 2 Plattformen bestehende Personenwagen vorhanden, die an den beiden Enden des Seiles angehängt sind und bei einem Eigengewicht von 5·035 t einen Fassungsraum für 50 Personen haben. Die äusseren Räder besitzen doppelte Spurkränze, hingegen sind die inneren Räder mit einem platten Radkranze von 200 mm Breite versehen, um bei der Kreuzung den Uebergang von einer Schiene zur anderen zu ermöglichen. Zumeist kommen Zangenbremsen zur Anwendung, deren Function der Vortragende eingehend erläuterte. Zur Verminderung der Geschwindigkeit und zum Anhalten ist die Bremse, unabhängig vom Conducteur, welcher sich am Wagen befindet, auf der Seiltrommel angebracht und wird vom Maschinisten bethätigt. Der Conducteur kann jedoch durch vereinbarte Signale sich mit dem Maschinisten verständigen.

Die elektrische Kraft wird in einer 2·2 km von Mont-Dore thalabwärts gelegenen, aus zwei Gruppen Turbinen und Dynamos bestehenden Kraftanlage erzeugt, welche die Wasserkraft der Dordogne ausnützt. Die von der Firma Brevier-Neyret in Grenoble nach dem schraubenförmigen Centripetal-System mit horizontaler Achse gebauten Turbinen haben eine Leistung von 180 PS bei 500 Umdrehungen pro Minute. Die Dynamo mit dreiphasigem Strom von der Maschinenfabrik Oerlikon in Zürich nach dem sogenannten drehenden Eisenstern-Systeme hergestellt, wird von der Turbine mittelst einer elastischen Kuppelung direct bethätigt; sie liefert bei 3600 V Betriebsspannung 138.000 W und hat bei voller Belastung einen Wirkungsgrad von 92 pCt. Der Erregerstrom wird durch eine kleine, direct gekuppelte zweipolige Gleichstrom-Dynamo für 50 V Spannung und 12—15 Ampère geliefert. Die Luftleitung besteht aus drei blanken Siliciumbronzedrähten von 4 mm Durchmesser von grosser Leitungsfähigkeit. Die Empfangsstation enthält den Elektromotor, welcher ein Asynchron-Dreiphasenmotor ist und 90 PS liefert, eine Seiltrommel, über welche das Seil führt, und die Geschwindigkeits-Reductionsorgane, welche die Bewegung des Motors auf die Seiltrommel übertragen. Der Wechsel der Fahrtrichtung wird durch Umschalten zweier Ströme des Magnetfeldes bewirkt. Die Uebersetzung auf die Seiltrommel geschieht mittelst eines Riemenantriebes und zweier Zahnrädergetriebe im Verhältnisse von 1 : 100. Das 33 mm starke Drahtseil, von Stein in Belfort geliefert, wiegt 3·9 kg/m, hat eine Bruchbelastung von 129 kg per mm² metallischen Querschnitt und enthält eine Hanfseele und sechs Litzen von je 19 Drähten aus schwedischem Stahl von 2·2 mm Durchmesser.

In seinem Schlussworte betont Civilingenieur Ziffer, dass in unserem, an Wasserkräften so reichen Heimatslande für die Anwendung des Dreiphasenstromes zu Tractionszwecken ein weites Feld erspriesslicher Thätigkeit vorliege und erwähnt, dass in dieser Richtung Director M. Déri von der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft und die weltbekannte Firma Ganz & Co. erfolgreiche Arbeiten aufzuweisen haben.

Das höchste bisher erreichte Alter noch leistungsfähiger Locomotiven. Einer Mittheilung des „Journal des Transports" zufolge verkehren die ältesten derzeit noch vollständig leistungsfähigen Locomotiven in Deutschland auf der Linie Mannheim—Heidelberg, und zwar deren sieben bereits seit ihrer im Jahre 1846 erfolgten Betriebsübergabe. Diese nach den Plänen der damals berühmtesten englischen Constructeure Gebrüder Sharp erbauten Maschinen stehen, ohne dass sich jemals die Nothwendigkeit ergab, selbe einer umfassenderen Reparatur zu unterziehen, und sie aus diesem Anlasse für längere Zeit ausser Dienst zu setzen, im Betriebe, und durchfahren heute noch täglich die Strecke Mannheim—Heidelberg, d. i. seit mehr als 45 Jahren, und selbst in neuerer Zeit mit einer Geschwindigkeit von 62 km per Stunde mit einer Belastung von zehn Wagen. Aus Pietät beliess man ihnen die grün-rothe Bemalung, mit welcher sie damals aus England importirt wurden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Jezierzany.

Die bisherige Bezeichnung der an der Linie Stryj—Husiatyn gelegenen Station Jezierzany wird vom 1. Mai 1900 in Jezierzany-Barysz abgeändert.

Stanislau, im April 1900. [416]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Französisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 10. Mai 1900 gelangen die nachstehenden directen Fahrpreise zur Einführung:

Ueber Arlberg—Schweiz oder Süddeutschland	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt	
	Giltig für Schnellzüge		
	II. Cl.	I. Cl.	II. Cl.
	Francs		
Attnang-Puchheim—Paris	90·35	197·65	140·40
Wels—Paris	—	204·25	144·30

Die 20tägige Giltigkeitsdauer der Rückfahrbillets wird auf die Dauer der Pariser Weltausstellung, d. i. bis 25. October 1900, auf 30 Tage verlängert.

Wien, am 23. April 1900. [417]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Eliminirung des Artikels „Cement“ aus dem Ausnahmetarife I, ferner Aenderung der Bestimmungen für Transporte von Holz zu Grubenzwecken, in der Anlage C des Tarifes, Theil II, Heft 1, enthaltend Kartirungssätze für den bezeichneten Verkehr.

Auf Grund des mit 1. Mai 1900 in Kraft tretenden Nachtrages II zu dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2 (Linien in Galizien und der Bukowina), ist mit 1. Mai 1900 im Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1898, enthaltend Kartirungssätze, in der Anlage C, Seite 258, im Artikelverzeichnisse sub 4 „Cement“ aus dem Ausnahmetarife I zu streichen; ferner treten an Stelle der bisherigen Bestimmungen für Transporte von Holz zu Grubenzwecken auf Seite 264 die im Nachtrage II zum Localtarife enthaltenen neuen Bestimmungen in Wirksamkeit.

Wien, am 16. April 1900. [418]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Hinausschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Die für den 1. Mai 1900 in Aussicht genommene und in Nr. 30 dieses Blattes vom 15. März 1900 publicirte Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft andererseits wird bis auf Weiteres verschoben und bleibt demnach der gleichnamige Tarif vom 1. März 1899 noch weiter in Kraft.

Wien, am 23. April 1900. [419]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
auch namens der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 werden die in den Tarifen für den obbezeichneten Eisenbahnverband vorgesehenen Bestimmungen, Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen Anröchte, Arnsberg, Bacharach, Belecke, Bestwig, Bingerbrück, Boppard, Erwitte, Hofgeismar, Lippstadt, Neheim-Hüsten, Oberwesel, Oeventrop, Olsberg, Paderborn, St. Goar, Scherfede, Soest, Warburg und Warstein aufgehoben.

Für den Verkehr mit diesen Stationen werden — soweit ein Verkehrsbedürfniss besteht — nach Möglichkeit zum gleichen Zeitpunkte, eventuell zu einem späteren Termine, neue Frachtsätze in den Tarifen für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen, bezw. für den Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband zur Einführung gelangen.

Wien, am 23. April 1900. [420]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Bahnen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Aufhebung eines Tarifes.

Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein etc. im Verkehre zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, ferner Stationen schweizerischer Eisenbahnen, sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, andererseits mit Umschlag in Verciorova und Wien oder Passau vom 1. November 1893 sammt Nachtrag I tritt am 15. Juli 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 23. April 1900. [421]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Gemeinschaftlichen Heftes B.

Im Gütertarife, Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. November 1894 ist die Schnitt-Tafel A wie folgt zu ergänzen:

Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr.						Zuschlagsfristen für die Schnittpunkte Nr.					
							I, II,		III, IV, V		VI	
	I	II	III	IV	V	VI	Eilgut	Frachtgut	Eilgut	Frachtgut	Eilgut	Frachtgut
							Tage					
	Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen											
Gajdobra	990	948	844	863	—		1	2	1½	3	—	—

Wien, am 21. April 1900. [422]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin / Sächsisch - Böhmischer Rundreiseverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des Tarifnachtrages I.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 27. März 1900 publicirte Nachtrag I zum Tarife für obbezeichneten Verkehr gelangt erst mit 1. Juni 1900 zur Einführung.

Wien, am 15. April 1900. [423]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe des Nachtrages IX zu den Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Mit 1. Juni 1900 gelangt ein Nachtrag IX zu den vom 1. Jänner 1894 giltigen Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn zur Hinausgabe.

Dieser Nachtrag enthält die localtarifmässigen Eil- und Frachtgutsätze für die Stationen Niklasdorf und Oszkó.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest, bei der commerciellen Direction in Wien (X. Südbahnhof, Administrationsgebäude), sowie durch die Stationen um den Preis von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 21. April 1900. [424]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Wiederaufnahme des Güterverkehres nach dem Umschlagplatze in Laube.

Am 25. April 1900 wird der am 9. April wegen Ueberfluthung des Umschlagplatzes in Laube dahin eingestellte Güterverkehr wieder eröffnet.

Wien, am 24. April 1900. [425]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

23. April. In der Strecke Lultsch—Wischau wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die am 18. März in den Strecken Hatna—Kimpolung, Kamenka—Sereth, Karapcziu a. S.—Czudyn—Hadikfalva—Brodina und Karlsberg—Putna infolge Schneeverwehung gemeldete Verkehrsstörung wurde am 19. März behoben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32).

Oesterr. Nordwestbahn.

23. April. Der Elbeumschlagsverkehr wurde wieder aufgenommen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Bau-Ausschreibung.

In der Station **Lend-Gastein** kommt ein **einstöckiges Wohngebäude** im Ausmasse von 304·6 m² verbauter Fläche zur Ausführung.

Die auf die Ausführung dieses Objectes bezughabenden Pläne, Massurkunden und Baubedingungen können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck, Abtheilung 3, und bei der k. k. Bahnerhaltungssection in Bischofshofen vom 24. April bis 14. Mai l. J. während der Amtsstunden eingesehen werden, und sind dortselbst auch die betreffenden Offertformularien zu beziehen.

Die auf die Ausführung dieses Wohngebäudes reflectirenden Unternehmer haben ihr Offert, welches mit einem 50 Kreuzer-Stempel per Bogen versehen sein muss, bis **8. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** bei dem Expedite der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Herstellung des Wohngebäudes in der Station Lend-Gastein" einzureichen, wobei sich die Offerenten über den bei der Directionscasse erfolgten Erlag des entsprechenden Vadiums auszuweisen haben.

Die Offertverhandlung wird am gleichen Tage bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck um 3 Uhr Nachmittags stattfinden und können die Offerenten dieser Amtshandlung beiwohnen.

Als Vollendungstermin für das in Rede stehende Wohngebäude ist der 1. October l. J. bestimmt.

Innsbruck, am 23. April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1327	**Böhm. Commercialbahnen**		Coaks	Nezvěstic transit	Mirošchau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	Heller per Tonne à 1000 kg: 280	230	50	Im Kartirungswege		
1328	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut bei Aufgabe als Wagenladung	Gajdobra	München Ostbahnhof	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut vom 1. Juli 1898 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 9·96		Im Kartirungswege		
					Nenötting					8·04				
1329	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art in Wagenladungen als Frachtgut	Siehe untenstehende Tabelle		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 2 für Güter aller Art) vom 1. Jänner 1899	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach oder von	Aussig		Settenz	
	Abtheilung			
	I	II	I	II
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark			
Ansbach	2·93	2·67	2·79	2·55
Augsburg	3·54	3·21	3·40	3·09
Bamberg	2·75	2·50	2·61	2·38
Bayreuth	2·14	1·95	2·00	1·83
Hof	1·97	1·80	1·83	1·68
Kitzingen	3·17	2·88	3·03	2·76
München C.B.	3·52	3·19	3·38	3·07
München O.B.	3·56	3·23	3·42	3·11
Nürnberg C.B.	2·64	2·40	2·50	2·28
Nürnberg O.B.	2·61	2·38	2·47	2·26
Passau	2·86	2·63	3·03	2·83
Regensburg	2·60	2·37	2·46	2·25
Schweinfurt C.B.	3·13	2·84	2·99	2·72
Schweinfurt Stadt	3·11	2·82	2·97	2·70
Würzburg	3·32	3·01	3·18	2·89

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1330	k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement (Pos. C6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Gollesch an	Biała-czortkowska Bochnia Borki wielkie Borysław Brody Brzeżnica Bnczacz Bursztyn-Demianów Chabowka Chodorów Chorostków Czernowitz Czortków Delatyn Dembica Dereniówka Dolina Drohobycz Gorlice Gródek Hadikfalva Halicz Hatna Hliboka Husiatyn Itzkany Iwonicz Jaroslan Jasło Kolomea Kopyczyńce Krosno Łańcut Lemberg Lemberg-Podzamcze Łużan Mikołajów-Drohowyże Mikulince-Strusów Monasterzyska Mościska Nadwórna Nepołokontz Nen-Łupków Nen-Sandec Neu-Zagórz Nowosielitza Ostrów-Berczowica Podgórze-Płaszów Podwołoczyska Posada-Chyrowska Potutory Proszowa Przemyśl Przeworsk Rawa rnska Rohatyn Rymanów Rzeszów Sądowa-Wisznia Sambor Sanok Sędziszów Skawce Skole Słotwina Sniatyn-Załncze Sokal Stanislau Stryj Tarnopol Tarnów Tłnmacz-Palahicze Trembowla Volksgarten Wieliczka Wygnanka Zagorz Zagórzany Zator Zegiestów Złóczów Zuczka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 160 62 143 122 133 45 154 135 58 128 171 160 160 151 82 168 132 120 90 114 170 136 174 167 168 174 98 98 93 149 165 98 92 119 119 159 125 160 151 108 148 157 112 79 104 199 143 51 149 108 140 156 103 95 111 133 100 88 111 114 104 85 48 130 69 156 122 141 125 141 74 144 165 162 54 162 104 90 37 85 130 160			Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	1331	1332	1333	1334
Die Publication erfolgt	2	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4	Baumaterialien und Gegenstände für die erste Einrichtung	Hornvieh	Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun)	Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I/B
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	jenen Stationen, für welche der Abschnitt A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Giltigkeit hat	Breitenaich Eferding Perg Steinhaus bei Wels	St. Veit a. d. Gölsen	Nagy-Kanizsa Velencze
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Eggenburg	Wien-St. Marx	Stuttgart Hauptbhf. Stuttgart Nordbhf.*) Stuttgart Westbhf.*)	Völkermarkt-Kühnsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bane, bezw. zur ersten Einrichtung eines Ergänzungsbaues in der niederösterreichischen Landes-Besserungsanstalt in Eggenburg bestimmt sein und mit an die Verwaltung der genannten Anstalt adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Aufgabe in Wagenladungen und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	vom 30. April 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	129 216
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	59·58 60·94 53·01 59·31 Kronen per Wagen	2·35 2·36 2·39 Mark	110 186
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	50 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Mini[illegible]aleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg			19 30
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13				
Besondere Bemerkungen	14				

*) Die Abfertigung von Sendungen nach Stuttgart Nordbhf. und Stuttgart Westbhf. findet nur dann statt, wenn diese Bahnhöfe im Frachtbriefe vorgeschrieben sind

Fortlaufende Nummer	1	1355	1356	1357	1358
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Verwaltung und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Eichenholzextract (in tropfbarflüssigem Zustande)	a) Obst, frisches, verpackt, der Pos. 6—1 a 1 und Gemüse aller Art, frisch und getrocknet, auch eingesänert der Pos. G—6 des Tarifes, Theil I als Eilgut b) Emballagen, leere, gebranchte, als Eilgut, c) Embaliagen, leere, gebrauchte, als Frachtgut	Pfeifenholz-, Stubben, roh nnd roh vorgerichtet	vierachsige Locomotiven für Schmalspurbahnen nnd mitverladene Maschinenbestandtheile
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	sämmtlichen in den Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, anfgenommenen Stationen	Prag (K.k St.B., Oe.N.W.B. nnd St.E.G.)	Pontebba trans.	über Franzensfeste-Marburg-Barcs Kufstein transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		Triest	Cormons loco	Pottendorf-Landegg	Siatina transit mit der Bestimmung nach Belisće
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Aufgabe von oder Frachtzahinng für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen nnd per Frachthrief. Die Sendungen müssen mit directen internationaien Frachthriefen nach den Vorschriften des Tarifes für den österr.-ungar.-italienischen Güterverkehr zur Befürdernng kommen. Die ermässigten Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn das Pfeifenholz europäischer Provenienz ist, was in den Frachthriefen ausdrücklich bemerkt sein mnss	
und gilt in der Zeit	7	his auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 5. Mai 1900 bis auf Widerrnf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900
Bezeichnung	8	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Localtarife	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den österr.-ungar.-italienischen Güterverkehr	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Die Frachtsätze der Classe B	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Die Frachtsätze der Classe C	a) 1147	b) 757 c) 312	224 Heller
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Heller einschliesslich Manipulationsgebühr		Frances 3·01 1·85
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Kartirnng	Variabel
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13				
Besondere Bemerkungen	14				

Fortlaufende Nummer	1	1339	1340	1341	1342	1343
Die Publication erfolgt von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	betbelligten Verwaltnngen	kgl. Ungar. Staatseisenhabnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn		betbeiligten Verwaltungen	Oesterr. Nordwestbahu
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (mit Ansnahme von Brennbolz und Abtallholz)	Schwefelkies	Ziegel der Tarif-Pos. Z—1	Ermässigte Eilgüter	Holz des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Kis-Sebes	Margitfain	Brünn St.E.G.	Rowen	Adamsthal
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadiau und Floridsdorf	Wagram	Austerlitz	Teplitz (A.T.E.) Welpert (B.E.B.)	Schreckenstein
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltnng der einschlägigen Tarifbestimmnngen	Frachtzablnng für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrecbtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgahe als Frachtgut. Frachtzablnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens nnter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Anfgahe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltnng der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgahe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief uud Wagen Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmnngeu
	7	bis anf Wlderrnf, längstens aber bis Ende December 1900	his auf Widerrnf, längstens aber his Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber his Ende September 1900	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decemher 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Tbeil II, Heft 3	Localtarife der betbeiligten Verwaltnngen	Localtarif	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	177 Heller	Bestebt kein directer Fracbtsatz	17 Heller	Bestehen keine directen Fracbtsätze	Besebt kein directer Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	136 Heller	131 Heller	15 Heller	469 367 Heller	129 Heller
per 100 kg — Nacblass vom bestehenden Fracbtsatze (Gebühr)	11	41 Heller		2 Heller		
Art der Durcbführung	12	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütnngswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Anf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorznlegen bis längstens Ende Decemher 1900, widrigenfalls jeder Ansprncb auf Liquidirnng der Refactie erlischt		
Besondere Bemerkungen	14	Das Anf- nnd Abladen der Sendnngen haben die Parteien anf eigene Kosten zn besorgen		Das Auf- uud Abladen der Sendungen haben die Parteien anf eigene Kosten zu besorgen. Die Transporte müssen für den Vergrösserungsbau in einem mit der Station Austerlitz in Schienenverbindung stehenden Etablissement bestimmt sein nnd diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1344	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Ausstellungsgüter, und zwar: Waaren aller Art, exclus. Lebensmittel, welche für die Weltausstellung in Paris bestimmt sind oder von derselben unverkauft und unverlost zurückbefördert werden als Eilgut mit Schnellzügen	Siehe untenstehende Tabelle		Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes und nach Massgabe der vom 15. September 1899 giltigen Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen für den Transport der für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmten Objecte aus Oesterreich-Ungarn und weiter, sowie aus Bosnien und der Hercegovina nach Paris, bezw. umgekehrt, sammt Nachtrag I hiezu	vom 1. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Wien I K.E.B. (Westbahnhof) einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits, giltig vom 1. December 1899	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Wien I. K.E.B. (Westbahnhof)
Nach Paris, Station der Französischen Ostbahnen

Von Paris, Station der Französischen Ostbahnen
Nach Wien I K.E.B. (Westbahnhof)

Bestehender Frachtsatz für Sendungen

von					über
0—5	6—10	11—20	21—30	31—40	40
Kilogramm					
Francs per Sendung					Francs für 1000 kg
4·35	6·05	9·25	13·90	18·45	448·90

Zugestandener Frachtsatz für Sendungen

von					über	von					über
0—5	6—10	11—20	21—30	31—40	40	0—5	6—10	11—20	21—30	31—40	40
Kilogramm						Kilogramm					
Francs per Sendung					Frcs. für 1000 kg	Francs per Sendung					Frcs. für 1000 kg
2·35	3·40	5·40	8·10	10·75	259·75	2·00	2·65	3·85	5·80	7·70	190·65

Nachlass rücksichtlich der ausserfranzösischen Strecken 50 pCt.
Nachlass rücksichtlich der französischen Strecken 25 pCt.

Nachlass rücksichtlich der ausserfranzösischen Strecken 50 pCt.
Nachlass rücksichtlich der französischen Strecken 75 pCt.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
17	Nr. 148 vom 30. December 1899	3512	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. II—18 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I etc.			In der Relation Czudin—Nowosielitza - Reichsgrenze transit (für Russland) ist der Frachtsatz von 46 Hellern mit Giltigkeit vom 8. Mai auf 54 Heller per 100 kg abzuändern	
18	Nr. 90 vom 5. August 1899	1758	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	diversen Stationen	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Nestomitz (Zuckerfabrik), Schönpriesen	In der Rubrik 14 „Besondere Bemerkungen" ist mit Giltigkeit vom 15. Mai 1900 nachzutragen: **„Im Verkehre von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist das Aufladen von den Parteien auf eigene Kosten zu besorgen"**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. **Wien, 28. April 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Staatsbahnstationen in Preussen. — Die Trasse der projectirten zweiten Pariser Untergrundbahn. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Palfan nach Weichselboden.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem diplomirten Ingenieur Josef Tauber in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Palfan über Wildalpe nach Weichselboden im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer bis zum 24. October 1900 ertheilt.

Wien, am 12. April 1900. Z. 9066/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schiffbare Wasserstrasse von der Donau zur Moldau und für die Canalisirung der Moldau von Budweis bis Prag.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen dem Donau-Moldau-Elbe-Canal-Comité neuerdings die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schiffbare Wasserstrasse von der Donau zur Moldau und für die Canalisirung der Moldau von Budweis bis Prag auf die Dauer eines Jahres, das ist bis 20. April 1901, und unter den bisherigen Bedingungen ertheilt.

Wien, am 20. April 1900. H.-M.-Z. 16.515.

Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Staatsbahnstationen in Preussen.

Vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten sind unter Berücksichtigung der Vorschläge des Ausschusses der kgl. Eisenbahn-Directionen „Allgemeine Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Staatsbahnstationen“ aufgestellt worden. Sie bezwecken, die bezüglich der Kleinbahnanschlüsse noch offen gehaltene einheitliche Regelung der Vertragsbedingungen nunmehr herbeizuführen und sollen fortan beim Abschlusse neuer Verträge zugrunde gelegt, auch bei sich darbietender Gelegenheit auf bereits bestehende Vertragsverhältnisse übertragen werden. Abweichungen von den Bedingungen hat der Minister — soweit darin nicht eine anderweite Regelung durch die besonderen Vertragsbedingungen ausdrücklich zugelassen ist — seiner Genehmigung vorbehalten.

Im Einzelnen sind folgende Bestimmungen von allgemeinerem Interesse: Der Kleinbahnunternehmer hat zwar naturgemäss die gesammten Kosten der für die Einführung der Kleinbahn erforderlichen Anlagen, und zwar einschliesslich der Kosten der erforderlichen Aenderungen und Erweiterungen der Anlagen der Staatseisenbahn zu tragen. Auf die letzteren können jedoch nach billigem Ermessen der Staatseisenbahn-Verwaltung die Vortheile aus den infolge dieser Aenderungen oder Erweiterungen etwa eintretenden Verbesserungen der Staatsbahnanlagen oder die Ersparnisse an sonst erforderlichen Ausgaben in Anrechnung gebracht werden. Es sollen ferner die durch die Beibehaltung oder betriebssichere Bedienung der Einführungsanlagen entstehenden Kosten von der Staatsbahnverwaltung übernommen werden, wenn in den ersten zehn Jahren seit der erstmaligen Herstellung der Einführungsanlagen deren Aenderung oder Erweiterung wegen einer beim Vertragsabschlusse dem Kleinbahn-

unternehmer nicht angekündigten Aenderung oder Erweiterung der Staatseisenbahn erforderlich wird.

Die Aenderung der Anlagen der Staatsbahn wird in der Regel von dieser selbst hergestellt. Dem Kleinbahnunternehmer sind, soweit er die Kosten trägt, nur die Selbstkosten in Rechnung zu stellen. Zur Deckung der nicht besonders nachweisbaren Selbstkosten allgemeiner Natur (Generalkosten) werden 5 pCt. der ganzen Auslagesumme in Ansatz gebracht.

Die Benützung von Grundstücken der Staatseisenbahn-Verwaltung für Zwecke der Kleinbahn wird nur unter dem Vorbehalte des Widerrufes für den Fall eigenen Bedarfes gestattet, und zwar in der Regel bei ertraglosen Grundstücken unentgeltlich gegen Anerkennungsgebühr, bei nutzbringenden Flächen (Dienstland, Lagerplätze) gegen die ortsübliche Pacht.

Ueber die für Bewachung und Bedienung der Einführungsanlage zu entrichtenden Beträge wird bestimmt, dass innerhalb der ersten fünf Jahre nach Eröffnung des Kleinbahnbetriebes nur die erwachsenden Mehrausgaben erhoben werden sollen. Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist für jeden ausschliesslich für Rechnung der Kleinbahn beschäftigten Wärter oder Weichensteller der Staatseisenbahn-Verwaltung eine jährliche Pauschalsumme von Mk. 1200 zu vergüten, in welcher Summe zugleich die Entschädigung für alle sonstigen Aufwendungen der Staatseisenbahn-Verwaltung aus Anlass der Bewachung und Bedienung der Einführungsanlagen enthalten ist. Für jeden zugleich für die Zwecke der Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Wärter oder Weichensteller ist nur ein angemessener Theil der Pauschalsumme von Mk. 1200 in Rechnung zu stellen. Eine Ermässigung dieser Sätze bis zum Betrage der innerhalb der ersten fünf Jahre in Rechnung zu stellenden wirklichen Mehrausgaben kann bewilligt werden, falls dies bei billiger Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Kleinbahn nothwendig erscheint. Für die zur laufenden baulichen Unterhaltung der Geleise und Weichen erforderlichen Arbeiten werden für das laufende Meter und Jahr 20 Pfennige vergütet, wobei die Weichengeleise bis zum Stoss vor der Zungenspitze in beiden Strängen durchgerechnet werden.

Für die Erhaltung, Schmierung und Erleuchtung der Weichen und Kreuzungen nebst Stellvorrichtung, Weichensignalen und Geleisescheiben, sowie der Drehscheiben sind die in Rechnung zu stellenden jährlichen Vergütungen in einer besonderen Tabelle festgestellt.

Feste Grundsätze sind in einem besonderen Paragraph für die Uebernahme des Stations- und Abfertigungsdienstes der Kleinbahn auf der Anschlussstation durch die Staatseisenbahn gegeben. Auch hier sollen in den ersten fünf Jahren seit Eröffnung des Kleinbahnbetriebes nur die Mehrausgaben in Rechnung gestellt werden. Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist ein dem Masse der Inanspruchnahme durch die Kleinbahn entsprechender, unter billiger Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit festzusetzender Theil der Kosten zu berechnen.

Die Haftpflicht der Verwaltungen unter einander regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen mit der Massgabe, dass jede Verwaltung für das Verschulden ihrer Bediensteten haftet. Hiebei gelten Bedienstete der einen Verwaltung als solche der anderen, so lange sie eine dieser Verwaltung obliegende Thätigkeit ausüben.

Ein Uebergang von Eisenbahnwagen auf die Kleinbahn ist nur zulässig, wenn deren Oberbau die Beförderung von Wagen mit mindestens 6 t Raddruck gestattet. Die Bedingungen, unter denen ein Wagenübergang von der Staatseisenbahn auf die Kleinbahn und umgekehrt gestattet und insbesondere auch die etwaige Gestellung leerer Wagen für die Kleinbahn von der Staatseisenbahn übernommen wird, sind Gegenstand besonderer Vereinbarung. Die Kleinbahn ist verpflichtet, alle ihr von der Staatsbahn-Anschlussstation überwiesenen Sendungen zur Weiterbeförderung zu übernehmen, sofern sie zu deren Beförderung berechtigt ist und hiefür ausreichende Einrichtungen besitzt.

Die Frachtbriefe für Sendungen nach Kleinbahnstationen müssen stets die Angabe der Eisenbahnstation enthalten, auf welcher die Kleinbahn abzweigt und ihr die Sendung zu übergeben ist, es sei denn, dass ausnahmsweise ein directer Tarif mit einer Kleinbahnstation eingerichtet ist.

Hienach wird das Bestehen directer Tarife zwischen Staatsbahn und Kleinbahn als etwas Ausnahmsweises angesehen.

Fernere Bestimmungen betreffen die Abrechnung der Verkehrseinnahmen, die gegenseitig monatlich gestundet werden sollen, die Haftung für das Gut, die Aufhebung des Vertrages, die beiderseits durch eine sechs Monate vorhergehende Kündigung herbeigeführt werden kann, die Grundsätze, welche bei etwaiger Wegräumung der Einführungsanlage gelten sollen, endlich die der Kleinbahn obliegende Sicherheitsleistung.

Die Trasse der projectirten zweiten Pariser Untergrundbahn.

Die projectirte zweite Untergrundbahn „Le Sud-Nord“ in Paris wird von der Station Gare du Nord der Nordbahn ausgehen und diese mit der Station Gare Montparnasse der Westbahn und der im äussersten Süden der hauptstädtischen Gemarkung gelegenen Station Gare de Sceaux des Chemin de fer de Ceinture (Ringbahn) und durch deren Vermittlung mit sämmtlichen mit dieser in Verbindung stehenden, nach Süden, Südost und Südwest führenden Eisenbahnen verbinden.

Die nur theilweise (gleich der ersten Pariser Untergrundbahn Le Métropolitain [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1899]), und zwar nur unter Boulevards, Avenuen und sonstigen breiten Strassenzügen als Unterpflasterbahn führende und nur an einzelnen Stellen zutage kommende Bahnstrecke unterfährt zum grössten Theil die Häuserblöcke in tief liegenden Tunnels und hätte dem ursprünglichen Projecte zufolge auch die Seine in einem Tunnel unterfahren sollen. Das Project wurde aber dahin abgeändert, dass die Linie an der Südseite des Jardin des Tuileries, bezw. des gleichnamigen Quais den Untergrund verlässt und den Strom zwischen den Brücken Pont Solferino und Pont de la Concorde gleichfalls auf einer Brücke (so wie die Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn am Zusammenflusse der Wien und des Canals) übersetzt, um am gegenüberliegenden linken Seineufer im Bereiche des Quai d'Orsay (unfern von der neuen Station des Chemin de fer Paris-Orléans [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1900]) neuerdings als Untergrundbahn bis zur Gare Montparnasse und von dort bis zur Kopfstation Gare de Sceaux zu führen.

Die als normalspurige, mit zwei Geleisen herzustellende und durchwegs auf elektrischen Betrieb einzu-

richtende Bahn geht von der im Bereiche der Gare du Nord im Untergrunde anzulegenden gleichnamigen Kopfstation aus, unterfährt sowohl den Boulevard de Magenta als auch nächst diesem die Linie Nr. 4 der projectirten Zweiglinien des Métropolitain (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und Nr. 141 ex 1897, Nr. 88 ex 1898 und Nr. 107 ex 1899), ferner nächst der Oper die projectirte Métropolitainlinie Nr. 3, berührt den Place Vendôme und unterfährt nächst der Rue Castiglione die im Baue begriffene Linie Nr. 1 des Métropolitain, den Jardin des Tuileries und, wie bereits vorerwähnt, den gleichnamigen Quai, von welchem aus die Brücke in einer Höhe von 12 m über den Normalspiegel der Seine gespannt wird. Vom Ufer des Quai d'Orsay aus berührt die im Tunnel führende Trasse die Universität, mündet in die Gare Montparnasse und schliesslich in der Nähe des Observatoir nächst der Station Port-Royal in die Kopfstation Gare de Sceaux der gleichnamigen Linie ein.

Im Bereiche der Linie, für deren Durchfahrung mit Inbegriff der mit 50 Secunden bemessenen Zugsaufenthalte ein Zeitaufwand von 35 Minuten angenommen wird, befinden sich nebst den beiden Kopfstationen noch neun Stationen, und zwar: Square-Montholon, Rue Le-Peletier, Place de l'Opéra, Place Vendôme, Ministères, Bon-Marché, Notre Dame-des-Champs, Montparnasse und Avenue de l'Observatoire. Die Rangirstationen werden nächst der Gare Montparnasse und Gare du Nord angelegt werden. Die Baukosten der Gesammtlinie sind mit Frcs. 32,000.000 bemessen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für die Umgestaltung und Erweiterung der Anlagen im Bereiche der Werkstätte auf dem Hauptbahnhofe in M.-Ostrau.) Die k. k. mährische Stattbalterei hat den Bauconsens für die Umgestaltung und Erweiterung der Anlagen im Bereiche der Werkstätte auf dem Hauptbahnhofe in M.-Ostrau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.151.]

Localbahn Friedland - Hermsdorf. (Ueberfahrtsbrücke in km 0·645.) Die von der Bauabtheilung der Firma H. Bachstein in Friedland vorgelegten Pläne für das Mauerwerk und die Eisenconstruction der Ueberfahrtsbrücke in km 0·645 der Localbahn Friedland-Hermsdorf, bezw. km 187·2/3 der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 11.270.]

Localbahn Kolin-Čerčan. (Auflassung der Durchfahrt in km 32·68.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Project, betreffend die Auflassung der Durchfahrt in km 32·68 der Localbahn Kolin-Čerčan und die damit zusammenhängende Aenderung der Weganlagen, wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.825.]

Localbahn Raudnitz-Hospozin. (Brücken in km 3·946, 5·428 und km 22·737.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne für die Objecte in km 3·946, 5·428 und km 22·737 der Localbahn Raudnitz-Hospozin wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.883.]

Localbahn Piła-Jaworzno. (Durchlass in km 197/8.) Das vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegte Project der Mauerwerksanlage und Eisenconstruction des schiefen Durchlasses von 6 m senkrechter Lichtweite für den Wasserabzugsgraben in km 197·8 der Localbahn Piła-Jaworzno wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.920.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Furth i.W.: Abänderung der Bezeichnung der Station „Blisowa-Bischofteinitz" auf „Blisowa".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen beantragte Abänderung der Bezeichnung der Station „Blisowa-Bischofteinitz" der Linie Prag—Furth i. W. in „Blisowa" mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1900 genehmigt. [E.-M.-Z. 18.524/20.]

Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag. (Bestellung eines verantwortlichen Betriebsleiters und dessen Stellvertreters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat anlässlich der mit 1. Jänner 1900 erfolgten Uebernahme der zum Belvedere führenden Drahtseilbahn in die Verwaltung der Prager städtischen elektrischen Unternehmungen die Ernennung des Chef-Ingenieurs Franz Pelikan zum verantwortlichen Betriebsleiter und des Oberingenieurs Alois Swoboda zum verantwortlichen Stellvertreter desselben auch für diese Drahtseilbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 4817/13.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate December 1899.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate December 1899 ergibt für 69 Bahnen, die schon im December 1898 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.060·11 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im December 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	35,157.441	+ 2,193.337	833	+ 34	+ 4·26
aus dem Güterverkehre . . .	88,399.206	— 226.867	2.059	— 48	— 2·28
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende December 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	326,206.150	+ 17,949.071	9.139	+ 290	+ 3·28
aus dem Güterverkehre . . .	732,833.225	+ 34,233.464	20.165	+ 497	+ 2·53
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende December 1899					
aus dem Personenverkehre . . .	74,669.586	+ 3,877.605	12.166	+ 464	+ 3·97
aus dem Güterverkehre . . .	141,619.837	+ 2,913.417	22.713	+ 58	+ 0·26

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Beurig-Saarburg, Dudweiler und Ottweiler R.N.E.) Obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 4. April, dass auf den Stationen Beurig-Saarburg, Dudweiler und Ottweiler R.N.E. fernerhin Fahrzeuge aller Art abgefertigt werden können. Die Beschränkungen hinsichtlich des Radstandes der an die Laderampe zu bringenden Eisenbahnwagen kommen bei den Stationen Beurig-Saarburg und Ottweiler R.N.E. in den Güter- und Thiertarifen in Wegfall.

— Directionsbezirk Halle a. S.: Eröffnung des Haltepunktes Grossdalzig.) Mit Kundmachung vom 7. April verlautbart obige Eisenbahn-Direction, dass der an der Bahnstrecke Leutzsch—Zeitz zwischen den Stationen Eythra und Pegau in Kilometerstation 24·66 neu errichtete Haltepunkt

Grossdalzig am 1. Mai für den Personenverkehr eröffnet wird. Abfertigung von Reisegepäck, sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

— — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Grüna.) Laut Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde die an der Bahnstrecke Halle a. d. S.—Berlin gelegene Haltestelle Grüna, welche bisher nur dem Personen- und Güterverkehre diente, mit sofortiger Giltigkeit auch für den Viehverkehr eröffnet.

— (Eröffnung der Kleinbahn Sigmaringen-Bingen.) Am 1. April ist die 5·6 km lange, vollspurige Kleinbahn Sigmaringen-Bingen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. An der neu eröffneten Bahnstrecke liegen die Stationen Laucherthal, Hitzkofen und Bingen. Den Betrieb führt die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Bayern. (Gesetzentwurf über die Herstellung von Localbahnen in der Pfalz.) Dem bayerischen Landtage ist ein Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Eisenbahnen localer Bedeutung in der Pfalz, zugegangen. Danach soll die kgl. Staatsregierung ermächtigt sein, für den Fall der Herstellung 1. einer schmalspurigen Localbahn von Speier nach Geinsheim für ein Bau- und Einrichtungscapital im Maximalbetrage von Mk. 980.000; 2. einer Localbahn von Biebermühle nach Waldfischbach für ein Bau- und Einrichtungscapital im Maximalbetrage von Mk. 714.500; 3. einer schmalspurigen Localbahn von Alsenz nach Obermoschel für ein Bau- und Einrichtungscapital im Maximalbetrage von Mk. 258.000 einen jährlichen Zinsertrag bis zu 4 pCt. vom Tage der Vollendung und Eröffnung jeder einzelnen neuen Bahnlinie bis zum 31. December 1904 zu gewährleisten oder statt dieses Zinserträgnisses einen Ueberschuss der Betriebsrente in einer dem 4percentigen Zins der festgesetzten Bau- und Einrichtungscapitalien entsprechenden Höhe sicherzustellen. Erforderlichen Falles sind die bezeichneten Capitalien um die Kosten der Geldaufbringung zu erhöhen. Mit der baulichen Ausführung der genannten Localbahnen soll erst dann vorgegangen werden, wenn der für den Bahnbau und dessen Zubehör erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei der bauführenden Eisenbahn-Gesellschaft zur Verfügung gestellt ist.

Sachsen. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate December 1899.) Die Betriebseinnahmen der Sächsischen Staatseisenbahnen im December 1899 betrugen nach vorläufiger Aufstellung Mk. 2,928.495 im Personenverkehre (+ Mk. 126.660 gegen den gleichen Monat 1898), Mk. 6,243.211 im Güterverkehre (+ Mk. 77.200), Mk. 1,254.878 aus sonstigen Quellen (+ Mk. 30.571), Mk. 10,426.584 im Ganzen (+ Mark 234.431). Die Jahreseinnahme vom 1. Jänner bis 31. December beträgt Mk. 39,274.406 im Personenverkehre (+ Mk. 1,878 118 gegen den gleichen Zeitraum 1898), Mk. 76,608.198 im Güterverkehre (+ Mk. 2,163.791), Mk. 14,426.608 aus sonstigen Quellen (+ Mk. 451.189), Mk. 130,309.212 im Ganzen (+ Mk. 4,493.098).

Russland. (Eisenbahnprojecte in Kleinasien.) Die kaiserl. russische Regierung hat, wie berichtet wird, den Beschluss gefasst, im Interesse der Vervollständigung ihres asiatischen Eisenbahnnetzes dieses auf türkischem Gebiet in Kleinasien, und zwar bis nach Armenien und Anatolien auszudehnen, und soll

I. einerseits

a) die Linie Kars—Erzerum in westlicher Richtung bis Trapezunt zum Anschlusse an die projectirte Euphratthalbahn Trapezunt-Bagdad-Persischer Golf geführt;

b) von Trapezunt aus in gleichfalls westlicher Richtung bis Sivas und weiterhin bis Angora zum Anschlusse an die türkische Linie Angora—Scutari (—Constantinopel) verlängert und hiedurch mit dem Marmara-Meere verbunden;

c) von Erzerum aus in nördlicher Richtung längs der Ostküste des Schwarzen Meeres bis Batum zum Anschlusse an die Linie Batum—Tiflis—Baku (Südwestküste des Kaspischen Meeres) geführt;

II. andererseits

d) von Baku aus eine Linie längs der Westküste des Kaspischen Meeres über Derbent und Kisliar bis Astrachan (an der Ausmündung des Wolgastromes) und weiterhin bis Guriew (an der Ausmündung des gleich der Wolga sich ins Kaspische Meer ergiessenden Uralstromes) ausgebaut werden und durch den seinerzeitigen Anschluss der letztgenannten Linie an die seitens Russland projectirten, bezw. von diesem patronisirten turkestanischen Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1899 und Nr. 38 ex 1900);

e) sowohl gegen Norden mit der Hauptlinie der Transsibirischen Eisenbahnen, als auch

f) gegen Osten mit der im Nordwesten Chinas projectirten Eisenbahn Verbindung erhalten.

Spanien. (Eisenbahnbauten im Jahre 1899.) Im Bereiche der europäischen Gebietstheile Spaniens wurden im Jahre 1899 insgesammt 192 km Eisenbahnen, und zwar 76 km normalspurige und 116 km schmalspurige Linien dem Betriebe übergeben, und zwar:

	Kilometer
Pontevedra—Carsil (normalspurig)	32
Segorbe—Barracas (normalspurig)	43
Sud-Espana (normalspurig)	1
Castro-Urdiales—Translavina (schmalspurig)	43
Puertollano—Almadovar-del Campo (schmalspurig)	8
Villafria—Monterrubio	65
in Summa	192

China. (Bau der Hauptlinie Hankeu—Canton.) Der Bau einer der wichtigsten Eisenbahnlinien Chinas, der 1700 km langen Linie Hankeu—Canton (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1899) als Fortsetzung der Hauptlinie Peking—Tien-Tsin—Hankeu, welche von der amerikanischen Gesellschaft „American China Development Company" hergestellt und betrieben werden wird, soll bereits in allernächster Zeit in Angriff genommen werden, da der Tsbungli-Yamen nach erfolgter Genehmigung des Detailprojectes der Unternehmung den Bauconsens bereits ertheilte. Die Gesammtlinie Peking—Nanking—Hankeu—Canton verbindet Peking, die erste Hauptstadt des Reiches, Residenz des Kaisers und der obersten Centralbehörden, in nahezu senkrecht-radialer Richtung mit dem nächst Canton gelegenen internationalen Haupthafenplatze Hongkong, dessen Entwicklung durch die Bahnzufuhr vorzüglichster Kohle aus den reichen Revieren des Gebietes von Hankeu wesentlich gefördert werden wird.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Thätigkeit der Maschinenfabriken im Baue von Locomotiven.) Wie die „Railroad Gazette" berichtet, wurden in den Maschinenfabriken der Vereinigten Staaten im Jahre 1899 2473 Locomotiven erbaut und dem Betriebe übergeben. Im Vergleiche zur Production der letzten zehn Jahre repräsentirt jene des Jahres 1899 die höchste Ziffer, wie aus nachfolgender Tabelle zu ersehen, und zwar:

Im Jahre	Anzahl Maschinen
1888	2.180
1889	1.860
1890	2.240
1891	2.165
1892	2.012
1893	2.011
1894	695
1895	1.101
1896	1.175
1897	1.521
1898	1.875
1899	2.473
Summa	20.308

Das Jahr 1899 war demnach das productivste des Decenniums und überflügelte das Vorjahr mit einer Mehrlieferung von 598 Locomotiven um 32 pCt., sowie das ihm nächstbeste Jahr 1890 um 10 pCt. Die weitaus grösste Anzahl der im Jahre 1899 erzeugten Locomotiven verblieb in den Vereinigten Staaten, da nur 514 Stück (gegenüber von 554 des Vorjahres) exportirt wurden.

Schiffahrt.

Wiener Donaucanal. (Kundmachung der k. k. niederösterr. Statthalterei vom 12. April 1900, Z. 33.457, betreffend die Beschränkung des freien Ruderschiffahrtsverkehres im Wiener Donaucanale unterhalb der Augartenbrücke.) Zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der derzeit in Ausführung begriffenen Quaimauerbauten im Wiener Donaucanale wird in Abänderung der diesfalls geltenden Vorschriften verordnet:

1. Der freie Ruderschiffahrtsverkehr im Wiener Donaucanale von der Augartenbrücke abwärts ist während des heurigen Jahres vom 1. Mai angefangen auf folgende Tage und Stunden beschränkt:

Sonntag von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags,
Mittwoch von 4 Uhr Nachmittags bis ½8 Uhr Abends, eventuell bis zum Eintritte der Dämmerung.

2. Die Durchfahrt durch die Ferdinandsbrücke ist nur in der rechtsseitigen Brückenöffnung gestattet, und sind die zur Ausführung der Quaimauerarbeiten erforderlichen schwimmenden Betriebsmittel während der vorbezeichneten Zeiträume vom rechten Donaucanalufer derart zu verstellen, dass der Schiffahrtsverkehr ungehindert erfolgen kann.

3. Die Ankunft jedes Ruderfahrzeuges, das am Mittwoch in die Donaucanalstrecke unterhalb der Augartenbrücke einfahren will, ist tagsvorher der k. k. Donaucanal-Inspection in Nussdorf telegraphisch anzuzeigen.

4. Diese Vorschriften finden jedoch auf die mit Pferden getriebenen Gegenzüge keine Anwendung.

Balaton- (Plattensee-) Schiffahrts-Actiengesellschaft. (Einführung von Dampfern bei der Plattensee-Fischerei.) Die Direction der Plattensee-Schiffahrts-Actiengesellschaft hat im Interesse rationeller und ausgiebiger Cultivirung der Fischerei zwei kleine Schrauben-Dampfboote, „Zala“ und „Veszprém“, welche mit 75pferdekräftigen Maschinen ausgerüstet sind, in Betrieb gesetzt; das erstere ist im Hafen von Siófok, das zweite in jenem von Balaton-Füred stationirt. Die erste, Ende März l. J. unternommene Probefischerei ergab bei hohem Seegange innerhalb weniger Stunden eine Ausbeute von 110 q Fische. Gleichzeitig ist zu erwähnen, dass die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von allen ihren Stationen aus im Interesse der Förderung der Fischzucht sowohl, als der Verwerthung der Ausbeute zu Gunsten der Plattensee-Fischerei-Actiengesellschaft ermässigte Eilguttarife erstellte, die sich auch auf die Zufuhr des zur Conservirung der Exportwaare erforderlichen Salzes beziehen.

Belgien. (Gründung einer Schiffswerfte in Hoboken.) In Antwerpen fand jüngstens die Constituirung einer Schiffswerfte-Unternehmung als Actiengesellschaft statt und wurde die Finanzirung derselben unter den Auspicien von Rhederfirmen und Finanziers ersten Ranges perfect, bei welchem Anlasse sich selbst König Leopold II., und zwar, wie es in dem an das Consortium gerichteten Rescripte besonders betont wird, „ausnahmsweise und um das Interesse der Krone an dem Gedeihen der belgischen Mercantilmarine zu manifestiren“, mit einer namhaften Summe betheiligte. Das je nach Bedarf und in unbestimmtem Umfange erhöhbare volleingezahlte Gründungscapital der Unternehmung ist vorläufig mit Frcs. 2,000.000 bemessen. Das nach den neuesten Principien der Schiffsbautechnik einzurichtende und mit Trockendocks ausgestattete Etablissement wird in Hoboken erbaut werden. Zu bemerken ist, dass der Präsident des Directionsrathes Rieth sowohl, als die beiden commerciellen Directoren Marschall und Gierling in Belgien ansässige Reichsdeutsche sind, während wegen Uebernahme der technischen Leitung Verhandlungen mit einer hervorragenden Capacität in England gepflogen werden.

— (Ergebnisse der Binnenschiffahrt im Jahre 1898.) Dem vor Kurzem veröffentlichten officiellen statistischen Ausweise über die Ergebnisse der Binnenschiffahrt Belgiens im Betriebsjahre 1898 zufolge betrug die zu Wasser auf Canälen und regulirten Flüssen bewältigte Güterbewegung 882,288.800 Kilometertonnen, und zwar mit einer Zunahme von 8·3 pCt. gegenüber dem Vorjahre und einer sonst durchschnittlichen jährlichen Zunahme von 5 pCt. seit der zehnjährigen Betriebsperiode vom Jahre 1888—1899 an. Der Verkehr auf der Belgien in radialer Richtung durchquerenden Escaut (Schelde) zwischen der französischen und der niederländischen Grenze nahm um 30,380.480 Kilometertonnen (über 13 pCt.), auf der Canallinie Anvers (Antwerpen) — Liège (Lüttich) — Namour — französische Grenze um 8,284.606 Kilometertonnen (3·5 pCt.), auf der Linie Anvers — Brüssel — Charleroi um 3,000.000 Kilometertonnen (3·3 pCt.) zu, und selbst jener in den Canälen des Hainout (Henegau), der in den Vorjahren nahezu stationär verblieb, weist eine nicht unwesentliche Zunahme auf, so auch jener der den internen belgischen Verkehr vermittelnden Canäle Brüssel — Rupel, des Centralcanals, der im Hafen von Gand ausmündenden Canäle, schliesslich der regulirten Lys und der in diese einmündenden Seitencanäle, deren Verkehr mit der stetigen Zunahme der den Nachbarverkehr vermittelnden Wasserstrassen constant zunimmt. Die absolute Tonnenfracht des Jahres 1898 per 38,650.248 t (wie voran ausgewiesen gleich 882,288.800 Kilometertonnen) hat sich gegen 35,070·862 t des Vorjahres um 3,579.386 t = 10 pCt. gehoben. An dem 1898er Verkehr participirte die Fluss- und und Canal-Dampfschiffahrt (Frachtendampfer, gleichzeitig als Remorqueure beladener Barken) mit 242,560.674 Kilometertonnen = 26 pCt. der Gesammtsumme. Am meisten entwickelt ist der Dampfbetrieb auf den canalisirten Strecken der Schelde und Meuse, nimmt aber bereits auch bei Anwendung von kleineren Dampfern mit geringerem Tiefgang im Bereiche der grösseren künstlichen Canäle stetig zu.

— (Verkehr im Bereiche der belgischen Seehäfen im Jahre 1899.) Der dem Güterverkehre auf den belgischen Binnenwässern gegenüber bedeutend zurückstehende Güterverkehr Belgiens zur See betrug laut den officiellen statistischen Ausweisen im Jahre 1899 im An- und Auslaufe belgischer Seehäfen 8,632.190 Nettotonnen, welche in 8672 Schiffen verladen waren (gegenüber dem Vorjahre 1898 mit 8,233.700 t in 6335 Schiffen). Schiffsbewegung und Frachtenquantum sind in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Name des Hafens	Anzahl Schiffe		Tonnage	
	1899	1898	1899	1898
1. Auvers (Antwerpen) .	5424	5210	6,837.415	6,422.806
2. Bruges	100	84	30.449	23.266
3. Brüssel	180	143	34.372	26.763
4. Gand	942	995	617.261	632.571
5. Louvin	—	3	—	256
6. Nieuport	89	69	16.600	9.980
7. Ostende (Postdampfer)	1480	1195	800.905	896.503
8. „ (Frachtendampf.)	820	728	355.955	315.018
9. Selzaete	44	33	9.375	7.081
10. Termonde	1	2	120	200

Die kgl. belgische Regierung beabsichtigt nunmehr, wie berichtet wird, sowohl im Interesse ihrer hoch entwickelten Binnenschiffahrt und insbesondere des Verkehres mit den Colonien die mercantile Seeschiffahrt in ausgiebiger Weise zu heben, aus welchem Anlasse der vor Kurzem constituirten Schiffswerfte-Gesellschaft, welche ein grosses Etablissement in Hoboken errichten wird, aus der Schatulle König Leopold II. eine Subvention gewährt wurde.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 25. April bis 1. Mai 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

25. April, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia“, Capitän L. Martinolich' mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussiugrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

26. „ um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbraud“, Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

27. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan“, Capitän G. Gilhuber, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

28. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metcovich“, Capitän U. Laneve, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

1. Mai, um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene“, Capitän G. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

25. April, Dampfer „Carlotta“, Capitän F. de Marocchino
27. „ Dampfer „Thetis“, Capitän A. Foresti
30. „ Dampfer „Thetis“, Capitän A. Foresti
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrt:

29. April, um 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld. nach Venedig.

Levante und Mittelmeer.

25. April, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern. Ankunft in Triest des Luxuszuges London—Ostende—Wien—Triest am 25. April um 10 Uhr 58 Minuten Früh.

26. „ um 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Aurora", Capitän A. Mocolle, mit Berührung von Fiume.* Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Canea †, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

29. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Medea", Capitän E. Radeglia, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Constanta, Sulina, Galatz und Braila.

1. Mai, um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Ceres", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa, und in Piräus nach Khios und Smyrna.

2. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän E. Mecozzi, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern.

† Die Ausstellung in Canea wird am 1. Mai eröffnet und dauert einen Monat.

Ostindien, China und Japan.

3. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen. mit Berührung von Fiume*, Port Said, Suez, Aden, eventuell Karachi oder Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän G. Morovich, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Juni, Dampfer „Urano", Capitän M. Dabcevich, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXVI. Stückes.) Das am 17. April herausgegebene LXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4833: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 11. April 1900, Z. 4793, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Gurkfeld in Krain.

Nr. 4834: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. April 1900, Z. 12.351, betreffend die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus Ungarn nach Oesterreich.

— (Inhalt des LXVII. Stückes.) Das am 19. April herausgegebene LXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4835: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 16. April 1900, Z. 14.753, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Gurkfeld in Krain.

— (Inhalt des LXVIII. Stückes.) Das am 20. April herausgegebene LXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4836: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 11. April 1900, Z. 31.651, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des LXIX. Stückes.) Das am 21. April herausgegebene LXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4837: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 9. April 1900, Z. 3568/II, betreffend die Regelung des Viehverkehres mit dem Deutschen Reiche über das k. k. Nebenzollamt Hinterschiffl.

Nr. 4838: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 19. April 1900, Z. 5164, betreffend die Wiederaufnahme des regelmässigen thierärztlichen Grenzcontroldienstes in den oberbayerischen Eintrittsstationen.

— (Inhalt des LXX. Stückes.) Das am 23. April herausgegebene LXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4839: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 18. April 1900, Z. 8734, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus der Bukowina nach Rumänien.

Nr. 4840: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 20. April 1900, Z. 15.544, betreffend die Wiederaufnahme des thierärztlichen Grenzcontroldienstes gegenüber Tirol.

Nr. 4841: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 20. April 1900, Z. 5115, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Limanowa und Pilzno in Galizien.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereinskilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), Nr. 40 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen), Nr. 48 (Westphälische Landeseisenbahn), Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Nr. 80 (Szamosvölgyer Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen:

Zu den Kilometerzeigen Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Erfurt und Halle) und Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg) je der Nachtrag I; zu dem Kilometerzeiger Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen) der Nachtrag III; zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen) der Nachtrag XI, endlich zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag I.

Die älteren Kilometerzeiger, und zwar:

1. der im Mai 1895 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 21;
2. der im Juni 1895 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 40 nebst den dazu gehörigen Nachträgen;
3. der im Mai 1899 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 48;
4. der im Mai 1896 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 68 nebst den Nachträgen I und II;
5. der im Jänner 1899 ausgegebene Kilometerzeiger 80

werden durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Ferner gelangen zur Aufhebung die in der Zeit vom 1. Jänner 1899 bis einschliesslich December 1899 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" durch den zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" herausgegebenen Nachtrag I.

— (Vereinsgüterwagenpark-Verzeichnisse.) Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 82 (Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) und Nr. 114 (kgl. Serbische Staatseisenbahnen). Zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenpark-Verzeichnissen" ist der Nachtrag I erschienen.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 81 wird das im December 1896 ausgegebene Verzeichniss Nr. 82 und durch das neu herausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 114 das im September 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 114 aufgehoben. Ferner gelangen durch den zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenpark-Verzeichnissen" herausgegebenen Nachtrag I alle bis Ende 1899 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen" zur Aufhebung.

— (Statistik der Radreifenbrüche.) Der „Vergleich der Ergebnisse der Radreifenbruchstatistik in den Berichtsjahren 1887—1896" ist mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 5. Jänner an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gebracht worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Theilstrecke Eule—Wran der Localbahn Čerčan-Modřan.

Die Theilstrecke Eule—Wran der Localbahn Čerčan-Modřan mit den Stationen und Haltestellen: Dawle, Luk-Mednik und Pikowitz wird am 1. Mai 1900 mit dem Zuge Nr. 3351 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hiebei gelangen die Station Dawle für den Gesammtverkehr (ausgenommen explosive Güter) und die Personenhaltestellen Luk-Mednik und Pikowitz für den Personenverkehr und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Die Fahrkarten an die in den Haltestellen einsteigenden Personen werden durch die die Züge begleitenden Conducteure ausgegeben. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Der Fahrplan auf dieser Linie verkehrender, personenführender Züge ist im Fahrplan-Placate der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Blatt III, giltig vom 1. Mai 1900, enthalten.

Prag, im April 1900. [426]

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestellen Martynów und Czechów.

Am 1. Mai 1900 werden die nachstehenden zwei neu errichteten Personenhaltestellen für den Personen- und für den beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung gelangen, und zwar:

1. Die Personenhaltestelle Martynów in km 95·950 der Linie Lemberg—Itzkany, zwischen den Stationen Bukaczowce und Bursztyn, und
2. die Personenhaltestelle Czechów in km 56·292 der Linie Chryplin—Husiatyn, zwischen den Stationen Monasterzyska und Jezierzany-Barysz.

Die Verkehrszeiten der in diesen Haltestellen Aufenthalt nehmenden personenführenden Züge sind in den bezüglichen, vom 1. Mai 1900 in Kraft tretenden Fahrplänen kundgemacht.

Die Fahrkarten werden in Martynów in der Haltestelle, in Czechów dagegen im Zuge durch den Conducteur ausgefolgt.

Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Stanislau, im April 1900. [427]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausserkraftsetzung der im Anhange zu den Localtarifen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft etc. sub fortl. Nr. 128/b und c enthaltenen Begünstigungssätze für Sessel aus gebogenem Holze und Einführung neuer Begünstigungssätze für diesen Artikel.

Mit Giltigkeit ab 11. Juni 1900 werden die sub fortl. Nr. 128/b und c des vom 1. Jänner 1900 giltigen Anhanges zu den Localtarifen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft etc. enthaltenen Begünstigungssätze für Sessel aus gebogenem Holze ausser Kraft gesetzt.

Dagegen gelangen mit Giltigkeit vom 11. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900, für Sessel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt, in beliebiger Verpackung, nachstehende Ermässigungssätze, und zwar

ab Pöltschach nach Cormons transit 122 h per 100 kg,

ab Pöltschach nach Wien (Matzleinsdorf) 106 h per 100 kg

bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Verladung auf offenen Wagen im Kartirungswege zur Anwendung.

Das Aufladen der Sendungen, sowie die Beistellung der nothwendigen Deckmittel obliegt hinsichtlich dieser Transporte den Parteien.

Wien, am 25. April 1900. [428]

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen zwischen Penzing und Wien I (K.E.B.) einerseits und Franzensbad (Sächs. St.B. und B.E.B.) andererseits.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 treten im Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband nachstehende Frachtsätze in Wirksamkeit:

Zwischen Franzensbad (Sächs. St.B. und B.E.B.) und	Pro 100 Kilogramm in Hellern								
	Eilgut	Stückgutclasse		Wagenladungsclasse		Specialtarife			
		I.	II.	A 1	B	A 2	I	II	III
Penzing	1521	582	435	292	271	289	270	211	142
Wien I (K.E.B.)	1525	586	439	295	273	292	272	212	143

Wien, am 17. April 1900. [429]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Verschiebung des Einführungstermines der neuen Fahrpreise und Gepäckstaxen im Verkehre mit Wien-Westbahnhof.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 30 vom 15. März 1900 publicirte Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen zwischen Wien-Westbahnhof einerseits und Adrianopel, Belgrad, Constantinopel, Niš, Philippopel und Sofia andererseits tritt erst mit 1. Juli 1900 in Kraft.

Wien, am 24. April 1900. [430]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe ermässigter Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten nach Semmering.

Vom 13. Mai bis einschliesslich 9. September 1900 werden in den Stationen der Strecke Graz—Mixnitz und in der Station Leoben bei den zwischen Graz und Wien verkehrenden Zügen Nr. 11 und 12, bezw. bei den Zügen Nr. 1123/11 und 12/1118 an jedem Sonn- und Feiertage besonders ermässigte Rückfahrkarten II. und III. Classe zur Fahrt nach Semmering und zurück zum Preise von

K 6.— in II. Classe und
K 4.— „ III. „

ausgegeben.

Bestimmungen:

Die Rückfahrkarten sind nur für den Tag ihrer Ausgabe, d. i. für jenen Tag, für welchen sie abgestempelt sind, zur Hinfahrt mit dem Zuge Nr. 11, bezw. 1123/11, zur Rückfahrt mit dem Zuge Nr. 12, bezw. 12/1118, giltig.

Kinder geniessen keine weitere Ermässigung.

Beim Uebertritte in eine höhere Wagenclasse ist die Differenz zwischen den Preisen der betreffenden Personenzugs-Fahrkarten nachzuzahlen.

Wien, am 21. April 1900. [431]

Gaisbergbahn.

Eröffnung des Bahn- und Hotelbetriebes am 1. Mai.

Salzburg, am 17. April 1900. [432]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

2. April. Auf der Localbahn Branowitz-Pohrlitz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Eisenbahn Wien-Aspang.

9. April. In der Strecke Wien—Biedermannsdorf wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsch-Oesterreichischer Verband. (Eisen-Ausnahmefrachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 29. März 1900 wurde die Station Dieringhausen des Directionsbezirkes Elberfeld in die regelmässigen Tarifclassen, die Station Bommern des Directionsbezirkes Essen (Ruhr) in den Ausnahmetarif 9 a und b (Eisen und Stahl der Specialtarife I—III), die Station Antonienhütte des Directionsbezirkes Kattowitz in den Ausnahmetarif 9 a (Eisen und Stahl des Specialtarifes I) und die Station Primkenau des Directionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 9 b (Eisen und Stahl der Specialtarife II/III) aufgenommen und endlich die Station Schwientochlowitz des Directionsbezirkes Kattowitz mit directen Sätzen der Specialtarife II und III ausgerüstet.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Bau-Ausschreibung.

In der Station **Lend-Gastein** kommt ein **einstöckiges Wohngebäude** im Ausmasse von 304·6 m² verbauter Fläche zur Ausführung.

Die auf die Ausführung dieses Objectes bezughabenden Pläne, Massurkunden und Baubedingungen können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck, Abtheilung 3, und bei der k. k. Bahnerhaltungssection in Bischofshofen vom 24. April bis 14. Mai l. J. während der Amtsstunden eingesehen werden, und sind dortselbst auch die betreffenden Offertformularien zu beziehen.

Die auf die Ausführung dieses Wohngebäudes reflectirenden Unternehmer haben ihr Offert, welches mit einem 50 Kreuzer-Stempel per Bogen versehen sein muss, bis **8. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** bei dem Expedite der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Herstellung des Wohngebäudes in der Station Lend-Gastein" einzureichen, wobei sich die Offerenten über den bei der Directionscasse erfolgten Erlag des entsprechenden Vadiums auszuweisen haben.

Die Offertverhandlung wird am gleichen Tage bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck um 3 Uhr Nachmittags stattfinden und können die Offerenten dieser Amtshandlung beiwohnen.

Als Vollendungstermin für das in Rede stehende Wohngebäude ist der 1. October l. J. bestimmt.

Innsbruck, am 23. April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — **Prag,** Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Asphalt-Steindachpappen
in allen Stärken,
Isolirplatten
in allen Breiten, (617)
Holzcement, Dachlack und Asphaltpech
liefert
in jeglichen Mengen, in kürzester Zeit, von bester Qualität
Julius Rütgers
Fabriken für Theerproducte und Dachpappen
Angern, Witkowitz, Warnsdorf.
Direction und Verkaufsbureau: Angern bei Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1345	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Bahnen	Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen	(Siehe die folgende Tabelle)		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 5. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1898 für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband		(Siehe die folgende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach und von	Bahnbezeichnung	Kalwang k.k St.B.	Krems k.k St.B.	Krummnussbaum k.k St.B.	Mautern k.k.St.B.
		Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Aachen	K.	3·27	3·30	3·17	3·28
Aachen-Kölnthor	„	3·28	3·31	3·18	3·29
Aachen Templerbend	„	3·28	3·30	3·18	3·29
Bochum Nord	Ess.	3·24	3·09	3·09	3·25
Bochum Süd	„	3·24	3·09	3·09	3·25
Deutzerfeld	K.	3·03	3·05	2·93	3·04
Dortmund B. M.	Ess.	3·23	3·04	3·04	3·23
Dortmund D. G. E.	D. G. E.	3·23	3·04	3·04	3·23
Dortmund K. M.	Ess.	3·23	3·04	3·04	3·23
Dortmund Süd	„	3·21	3·02	3·02	3·21
Duisburg	„	3·23	3·21	3·13	3·24
Duisburg-Hafen	„	3·23	3·21	3·13	3·24
Duisburg-Hafen II	„	3·23	3·21	3·13	3·24
Düsseldorf-Bilk	Elb.	3·16	3·19	3·06	3·17
Düsseldorf-Derendorf	„	3·15	3·18	3·05	3·16
Düsseldorf-Grafenberg	„	3·16	3·19	3·06	3·17
Düsseldorf-Hafen	„	3·16	3·19	3·06	3·17
Düsseldorf-Lierenfeld	„	3·14	3·17	3·04	3·15
Düsseldorf-Reisholz	„	3·13	3·16	3·03	3·14
Elberfeld	„	3·17	3·12	3·07	3·18
Elberfeld-Mirke	„	3·17	3·12	3·07	3·18
Emmerich	Ess.	3·47	3·40	3·37	3·48
Essen (Hauptbhf.)	„	3·27	3·15	3·15	3·28
Essen (Hauptbhf.) Fil. Krupp	„	3·27	3·15	3·15	3·28
Essen Nord	„	3·29	3·15	3·15	3·30
Essen Nord, Fil. Krupp	„	3·29	3·15	3·15	3·30
Gelsenkirchen	„	3·28	3·12	3·12	3·29
Hagen	Elb.	3·16	3·02	3·02	3·17
Hagen-Eckesey	„	3·16	3·02	3·02	3·17
Herbesthal	K.	3·32	3·35	3·22	3·33
Köln Bonnthor	„	3·05	3·06	2·95	3·06
Köln-Deutz	„	3·03	3·05	2·93	3·04
Köln Gereon	„	3·04	3·07	2·94	3·05
Köln-Hafen	„	3·05	3·07	2·95	3·06
Köln Süd	„	3·05	3·07	2·95	3·06
Mülheim a. Rhein	Elb.	3·03	3·06	2·93	3·04
Mülheim a. d. Ruhr	Ess.	3·26	3·18	3·16	3·27
Neuss	K.	3·16	3·18	3·06	3·17
Oberhausen	Ess.	3·26	3·19	3·16	3·27
Oberhausen Fil. Gute Hoffnungshütte	„	3·26	3·19	3·16	3·27
Remscheid	Elb.	3·17	3·16	3·07	3·18
Remscheid-Bliedingh.	„	3·18	3·17	2·08	3·19
Remscheid-Hasten	„	3·19	3·17	3·09	3·20
Remscheid-Vieringh.	„	3·18	3·17	3·08	3·19
Rheinhausen	K.	3·25	3·23	3·15	3·26
Ründeroth	Elb.	3·07	3·10	2·97	3·08
Ruhrort-Hafen	Ess.	3·28	3·21	3·18	3·29
Ruhrort-Rhein	„	3·28	3·22	3·18	3·29
Schwerte	Elb.	3·16	2·97	2·97	3·16
Siegburg	F.	2·94	2·97	2·84	2·25
Sterkrade	Ess.	3·27	3·20	3·17	3·28
Uerdingen	K.	3·23	3·25	3·13	3·24
Venlo (linksrh.)	„	3·31	3·34	3·21	3·32
Weidenau	Elb.	2·80	2·82	2·70	2·81
Wetter Ruhr	„	3·17	3·03	3·03	3·18
Witten West	Ess.	3·20	3·05	3·05	3·21

Nach und von	Bahnbezeichnung	Rottenmann k.k.St.B.	St. Michael k.k.St.B.	Triehen k.k.St.B.	Wappoltenreith-Raabs k.k.St.B.
		Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Aachen	K.	3·21	3·30	3·23	3·17
Aachen-Kölnthor	„	3·22	3·31	3·24	3·18
Aachen-Templerbend	„	3·22	3·31	3·24	3·17
Bochum Nord	Ess.	3·18	3·27	3·20	2·96
Bochum Süd	„	3·18	3·27	3·20	2·96
Deutzerfeld	K.	2·97	3·06	2·99	2·92
Dortmund B. M.	Ess.	5·16	3·26	3·18	2·91
Dortmund D. G. E.	D. G. E.	3·16	3·26	3·18	2·91
Dortmund K. M.	Ess.	3·16	3·26	3·18	2·91
Dortmund Süd	„	3·14	3·24	3·16	2·89
Duisburg	„	3·17	3·26	3·19	3·08
Duisburg-Hafen	„	3·17	3·26	3·19	3·08
Duisburg-Hafen II	„	3·17	3·26	3·19	3·08
Düsseldorf-Bilk	Elb.	3·10	3·19	3·12	3·06
Düsseldorf-Derendorf	„	3·09	3·18	3·11	3·05
Düsseldorf-Grafenberg	„	3·10	3·19	3·12	3·06
Düsseldorf-Hafen	„	3·10	3·19	3·12	3·06
Düsseldorf-Lierenfeld	„	3·08	3·17	3·10	3·04
Düsseldorf-Reisholz	„	3·07	3·16	3·09	3·03
Elberfeld	„	3·11	3·20	3·13	2·99
Elberfeld-Mirke	„	3·11	3·20	3·13	2·99
Emmerich	Ess.	3·41	3·50	3·43	3·27
Essen (Hauptbhf.)	„	3·21	3·30	3·23	3·02
Essen (Hauptbhf.) Fil. Krupp	„	3·21	3·30	3·23	3·02
Essen Nord	„	3·23	3·32	3·25	3·02
Essen Nord, Fil. Krupp	„	3·23	3·32	3·25	3·02
Gelsenkirchen	„	3·22	3·31	3·24	2·99
Hagen	Elb.	3·10	3·19	3·12	2·89
Hagen-Eckesey	„	3·10	3·19	3·12	2·89
Herbesthal	K.	3·26	3·35	3·28	3·22
Köln Bonnthor	„	2·99	3·08	3·01	2·93
Köln-Deutz	„	2·97	3·06	2·99	2·92
Köln-Gereon	„	2·98	3·07	3·00	2·91
Köln-Hafen	„	2·99	3·08	3·01	2·93
Köln-Süd	„	2·99	3·08	3·01	2·94
Mülheim a. Rhein	Elb.	2·97	3·06	2·99	2·93
Mülheim a. d. Ruhr	Ess.	3·20	3·29	3·22	3·05
Neuss	K.	3·10	3·19	3·12	3·05
Oberhausen	Ess.	3·20	3·29	3·22	3·06
Oberhausen Fil. Gute Hoffnungshütte	„	3·20	3·29	3·22	3·06
Remscheid	Elb.	3·11	3·20	3·13	2·90
Remscheid-Bliedingh.	„	3·12	3·21	3·14	2·91
Remscheid-Hasten	„	3·13	3·22	3·15	3·04
Remscheid-Vieringh.	„	3·12	3·21	3·14	3·01
Reinhausen	K.	3·19	3·28	3·21	3·10
Ründeroth	Elb.	3·01	3·10	3·02	2·97
Ruhrort-Hafen	Ess.	3·22	3·31	3·24	3·08
Ruhrort-Rhein	„	3·22	3·31	3·24	3·09
Schwerte	Elb.	3·09	3·19	3·11	2·84
Siegburg	F.	2·88	2·97	2·90	2·84
Sterkrade	Ess	3·21	3·30	3·23	3·07
Uerdingen	K.	3·17	3·26	3·19	3·12
Venlo (linksrh.)	„	3·30	3·39	3·27	3·21
Weidenau	Elb.	2·74	2·83	2·76	2·59
Wetter (Ruhr)	„	3·11	3·20	3·13	2·90
Witten West	Ess.	3·11	3·23	3·16	2·92

Fortlaufende Nummer	1348	1347	1346
Die Publication erfolgt von der	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
und im Namen der		betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mauerziegel	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Marmorplatten und Marmorblöcke, roh bebauene, nicht geschliffene oder polirte, ferner Mühlsteine
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Königgrätz	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen österreichischen Stationen	Fiume und Triest
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Chlumetz	Obdach Braunenburg Bruchmühl Rosenheim Nürnberg Nordbhf. Nürnberg Nordostbhf.	Bucuresti-Filaret Bucuresti gara de nord
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Die in der 10. Rubrik bezifferten Frachtsätze gelten nur in der Richtung ans Oesterreich nach Bayern, und zwar diejenigen der Abtheilungen b und c bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief, diejenigen der Abtheilung a bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Aufgabe und Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen obliegt dem Versender, bezw. dem Empfänger
und giltig in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Theil IV, Heft I, vom 1. Jänner 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenbahnverband vom 1. April 1900, Theil II, Heft 1 und 2, Ausnahmetarif Nr. 20
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	19 Heller	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Directe Frachtsätze bestehen nicht
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	12 Heller	Abtheilung a: 0·99 — Abtheilung b: 1·00 — Abtheilung c: 0·99	Centimes: 345 — 351
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	7 Heller	Frachtsätze in Mark für 100 kg: a 0·99, b 1·13, c 1·18 — a 1·00, b 1·14, c 1·20 — a 0·99, b 1·10, c 1·15	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen zu Canalhanten in Chlumetz bestimmt sein und muss auf den Frachtbriefen das Bürgermeisteramt in Chlumetz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen	Anstossbeträge an die für die Station Nürnberg Ostbhf. bestehenden Frachtsätze: a 0·01, b 0·02, c 0·01 — a 0·02, b 0·02, c 0·01 — Mark für 100 kg — Abtheilung a b c	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1349	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkoble		P o d è b r a d	3000 metr. Tonnen Minimalquantum. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Podèbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sein und dahin auch zugeschoben werden. Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	vom 1. Mai 1900 bis Ende April 1901	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Tarif vom 1. Juli 1899 Schönna	Kronen für 10.000 kg			Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege, in letzterem Falle gegen Caution		
				Bilin k.k.St.B.					71·6	62·6	9			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					72·8	63·8	9			
				Dux und Ladowitz					70·8	61·8	9			
				Franz Josef-Stollen					70·0	61·0	9			
				Holtschitz-Seestadtl					73·8	64·8	9			
				Karbitz					64·8	55·8	9			
				Maria-Ratschitz					71·6	62·6	9			
				Mariaschein					66·2	57·2	9			
				Paredl					72·6	63·6	9			
				Schallan					67·9	61·0	6·9			
				Schönfeld					64·0	55·0	9			
				Schwaz-Kuttowitz					70·8	61·8	9			
				Settenz					69·2	60·2	9			
				Teplitz					68·4	59·4	9			
				Triebschitz					73·4	64·4	9			
				Trupschitz					82·4	73·4	9			
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt					63·6	54·6	9			
				Ullersdorf					70·0	61·0	9			

Bei Inanspruchnahme im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und ein mit der Station Podèbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfängerin lautenden, hahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, consignirt, spätestens bis Ende Juni 1901.

Bei Inanspruchnahme im Kartirungswege: Gegen Erlag einer Caution von Kronen 2700 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retonrnirt wird, sobald durch Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und ein mit der Station Podèbrad in Schienenverbindnng stehendes Etablissement als Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis des anfgebrachten Minimalquantums erbracht wird.

Bei Nichtanfbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen dem officiellen und ermässigten Satze für das factisch verfrachtete Quantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1350	Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle		Melnik Oe.N.W.B.	5000 metr. Tonnen Minimalquantum. Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Melnik adressirt sein, und mittelst Industriegeleise in dieselbe befördert werden. Aufrechthaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes	vom 1. Mai 1900 bis Ende April 1901	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Tarif vom 1. Juli 1899 Schönna	Kronen per 10.000 kg			Im Kartirungswege*)		Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren, desgleichen sind darin die Schleppbahngebühren, nicht inbegriffen
				Bilin k.k.St.B.					51·4	36·4	15·0			
				Brüx A.T.E. nnd k.k.St.B.					52·6	38·8	13·8			
				Dux und Ladowitz					50·6	35·4	15·2			
				Franz Josef-Stollen					49·0	34·2	14·8			
				Holtschitz-Seestadtl					53·6	39·8	13·8			
				Karbitz					43·8	30·8	13·0			
				Maria-Ratschitz					51·4	36·2	15·2			
				Mariaschein					45·2	31·6	13·6			
				Paredl					52·4	38·6	13·8			
				Schallan					46·9	31·5	15·4			
				Schönfeld					43·0	30·6	12·4			
				Schwaz-Kuttowitz					50·6	35·4	15·2			
				Settenz					48·2	33·6	14·6			
				Teplitz					47·4	32·8	14·6			
				Triebschitz					53·2	39·4	13·8			
				Türmitz nnd Prödlitz Ladepunkt					42·6	30·2	12·4			
				Ullersdorf					49·0	34·2	14·8			

*) Gegen Erlag einer Cantion von Kronen 7000 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (znm Börseucourse gercchnet), welche sofort retonrnirt wird, sobald dnrch Vorlage der Original-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Qnantums erbracht wird.

Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen den officiellen und ermässigten Sätzen für das factisch verfrachtete Qnantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1351	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohle in vollen Wagenladungen aus dem Aussig-Teplitzer Kohlenreviere	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux nnd Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtscbitz-Seestadtl Karbitz Maria-Ratschitz Mariaschein Paredl Schallan Scbönfeld Schwaz-Kuttowitz Settenz Teplitz Triebschitz Trupscbitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	W e g s t ä d t l	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Wegstädtl adressirt sein. Das Abladen hat die Partei innerhalb der jeweiligen festgesetzten Frist auf ihre eigenen Kosten und durch ihre eigenen Arbeiter besorgen zu lassen	vom 1. Mai 1900 bis Ende April 1901	Inländischer Brannkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Tarif vom 1. Juli 1899	Kronen per 10.000 kg 42·4 43·6 41·6 40·0 44·6 34·8 42·4 36·2 43·4 38·9 34·0 41·6 39·2 38·4 44·2 53·2 33·6 40·0	34·4 35·6 33·6 32·0 36·6 26·8 34·4 28·2 35·4 29 9 26·0 33·6 31·2 30·4 36·2 45·2 25·6 32 0	8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8	Im Kartirungswege		

Jede der contrahirenden Firmen hat eine Caution von Kronen 4000 in Baarem oder pupillarsicheren Wertbpapieren (zum Börsencourse berechnet) zu erlegen, welche sie sofort retournirt erbält, sobald mittelst Vorlage der auf die Firma als alleinige Aufgeberin und eine Zuckerfabrik in Wegstädtl als Empfängerin lautenden, bahnämtlicb beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerbalb der Vertragsdauer 5000 metr. Tonnen expedirt wnrden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums verfällt von der Caution die Differenz zwiscben dem officiellen und zugestandenen Frachtsatze für das factiscb aufgelieferte Quantum.

1352	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	**allen** Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	C h l u m e t z	Die Frachtzahlung erfolgt für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für den Bau der Localbahn Chlumetz-Königstadtl bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen, wobei ein Minimaleinheitssatz von 0·2 Heller per 100 kg und 1 km, sowie ein Minimalfrachtsatz von 8 Hellern per 100 kg resultiren muss	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Localbahn Chlumetz-Königstadtl als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1901	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
				von oder nach	nach oder von				Pfennige					
1353	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Maschinen, landwirthschaftliche, sowie Ackergeräthe, zerlegt und unzerlegt	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Floridsdorf K.F.N.B. Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B. Korneuhurg Oe.N.W.B. Nnssdorf K.k.St.B. Stadlau St.E.G. Wieu K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Wien II (K.F.J.B.) K.k.St.B. Wien-Lagerhaus K.k.St.B. Wien-Praterquai K.k.St.B.	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	162	139	23	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab, bezw. zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab, bezw. nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen	In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz
					Wien-Donau-uferhahnhof K.F.N.B.				173	150	23			
					Wien-Donau-quaibahnhof K.k.St.B.				163	140	23			
					Wien-Matzleins-dorf trs. S.B.				168	145	23			
				Schönpriesen-Umschlag	Floridsdorf K.F.N.B. Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B. Korneuhurg Oe.N.W.B. Nussdorf K.k.St.B. Stadlau St.E.G. Wien K.F.N.B. Oe N.W.B. St.E.G. Wien II (K.F.J.B.) K.k.St.B. Wien-Lagerhaus K.k.St.B. Wien-Praterqnai K.k.St.B.				157	134	23			
					Wien I (K.E.B.) K.k.St.B.				168	145	23			
					Wien-Donau-uferhahnhof K.F.N.B.				158	135	23			
					Wieu-Donau-quaibahnhof K.k.St.B.				163	140	23			
					Wien-Matzleins-dorf trs. S.B.									
				Dresden-Elbkai	Floridsdorf K.F.N.B. Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B. Kornenburg Oe.N.W.B. Nussdorf K.k.St.B. Stadlau St.E.G. Wien K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Wien II (K.F.J.B.) K.k.St.B. Wien-Lagerhans K.k.St.B. Wien-Praterquai K.k.St.B.				209	175	34			
					Wien I (K.E.B.) K.k.St.B.				222	186	36			
					Wien-Donau-uferhahnhof K.F.N.B.				211	176	35			
					Wien-Donau-qnaibahnhof K.k.St.B.									
					Wien-Matzleins-dorf trs. S.B.				215	181	34			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1354	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannten	Podrute	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht keiner	97 Heller		Im Kartirungswege		
1355	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine: der Classe C	des Specialtarifes 3		Aufgabe als Frachtgut. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	23 Heller	17 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1901, widrigenfalls jeder Anspruch auf Liquidirung der Refactie erlischt	Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Transporte müssen zur Pflasterung und Reparatur der Bezirksstrassen verwendet werden und an den Bezirksausschuss in Welwarn adressirt sein
1356	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz, in Pos. II—19, Punkt 4, der Güterclassification gehörend	Usora: Salzburg	Passau: Kufstein	Bei Eisenbahnschwellen aus Eichenholz: Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten 2 zweachsigen, bezw. eines drei- oder vierachsigen schmalspurigen Wagens; bei sonstigen Eisenbahnschwellen aber für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife: Directe Frachtsätze bestehen nicht		282 Heller	279 Heller	Im Kartirungswege		Für die Unladung der Sendungen in Bosna-Brod werden die im Localtarife (Theil II) der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen festgestellten Gebühren — unter Berücksichtigung der ebendaselbst enthaltenen Bestimmungen — separat berechnet	312 Heller
1357	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 7 vom 18. Jänner 1900 unter fortlaufender Nr. 513 verlautbarte und im Verordnungs-Blatte Nr. 32 vom 20. März 1900, Post-Nr. 1116, bis Ende April 1900 verlängerte Frachtbegünstigung für Rohpetroleum von Olmütz St.E.G. transit nach Pardubitz St.E.G. wird unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bedingungen bis Ende Mai 1900 verlängert. Die Frist behufs Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe wird bis spätestens Ende August 1900 erstreckt.											

Fortlaufende Nummer	1	1358	1359	1360
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3	Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Holz der Serie II laut der Nomenclatur des Ausnahmetarifes, Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Bau- und Nutzholz laut der Nomenclatur des Ausnahmetarifes, Theil IV, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1898
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti loco und transito, Székelyfalu - Burszentgyörgy, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévénytó und Stomfa)	Maisbofen	Chabówka, Grybów, Jaslo und Neu-Lupków*)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach		Göding	allen Tarifstationen	allen Tarifstationen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 10. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 10. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif zwischen der Localbahnstation Gödiug der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft vom 1. October 1898	Ausnahmetarif, Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Ausnahmetarif, Theil IV, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	14 Heller / 14 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	10·3 Heller / 10·3 Heller	Die directen Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 17 Centimes per 100 kg an die Frachtsätze für die Station Hopfgarten	Die Frachtsätze sind gleich denjenigen im Verkehre mit Jarosian
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	3·7 Heller / 3·7 Heller		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14		Die Station Maishofen rangirt in die Gruppe E der Reexpeditionstabelle	*) Die Frachtsätze für Neu-Lupków finden nur Anwendung im Transitverkehre von der schmalspurigen Kleinbahn Lupkow-Cisna

betheiligten Verwaltungen
Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft
k. k. Oesterr. Staatsbahnen
k. k. Oesterr. Staatsbahnen
k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1361	1362	1363
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg
	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zahnstangen und sonstige Oberbaumaterialien	Soda, rohe, calcinirte (Sodaasche), und krystallisirte Soda, auch Bleichsoda (ausgenommen Natron, doppelkohlensaures, und Aetznatron, kaustische Soda)	Reexpeditionsbefugniss für Steinkohlen der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I B vom 1. Jänner 1898
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Zeltweg	Ebensee	Für die Station Lemberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Prag St.B.	Rossbach, Asch Stadt, Eger B.St.B., Asch B.St.B.	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Fortsetzungslinie Tannwald—Grüntbal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung der genannten Fortsetzungslinie als Aufgeberin und Empfängerin zur Beförderung gelangen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Parteien	Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Laut Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Tbeil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1900, Abschnitt A—VIII—2
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 15), vom 1. Jänner 1897 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·2 b per 100 kg und 1 km	Heller: 195, 178, 152, 174	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche von der Empfängerin bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung		
Besondere Bemerkungen			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. **Wien, 1. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Opčina nach Sesana.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Grundbesitzer und Advocaten Dr. Gustav Adolf Krauseneck in Triest im Vereine mit dem Civilingenieur und Grundbesitzer Dr. Eugen Geiringer in Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Ortschaft Opčina auf der Reichsstrasse bis Sesana führende Kleinbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. April 1900. Z. 9306/2.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Bei der Ertheilung einer Local- oder Kleinbahn-Concession müssen die im Art. V. des Localbahngesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, normirten finanziellen Begünstigungen gewährt werden; die die Concession ertheilende Behörde hat auszusprechen, ob die Voraussetzungen dieses Artikels vorhanden sind, und die Steuerbehörden sind an diesen Ausspruch gebunden.

2. Die durch diesen Artikel begründeten Steuer- und Gebührenbefreiungen sind persönlicher Natur; sie sind demnach der Person des Concessionärs, welcher mit dem Unternehmer identisch sein muss, mit Bezug auf eine bestimmte Kleinbahn einzuräumen; sie gehen zwar auf einen neuen Concessionär, an den die ursprüngliche Concession mit Bewilligung der Staatsverwaltung übertragen wird, über, nicht aber auf eine von dem Concessionär verschiedene Unternehmung, welche vertragsmässig den Bau und Betrieb oder sonstige Leistungen für das Bahnunternehmen übernimmt.

3. Der Anspruch der Eisenbahnunternehmungen auf Gewährung des Expropriationsrechtes ist verzichtbar.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien und der Firma Siemens & Halske, letztere als Concessionärin der zu errichtenden „Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien“, gegen den Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, Z. 13.181/II, betreffend die Ertheilung der Concession zum Betriebe elektrischer Kleinbahnen in Wien, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 24. März 1899, Z. 13.181, auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium der Gemeindevertretung der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe eines einheitlichen, unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung der von der genannten Gemeindevertretung zu erwerbenden, bisher nicht als Local- oder Kleinbahnen concessionirten Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft herzustellenden Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien unter gewissen, gleichzeitig festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

Gegen diesen Erlass, bezw. gegen zwei der beigefügten Bedingungen ist die vorliegende Beschwerde der Gemeinde Wien, sowie der Firma Siemens & Halske, der letzteren als Concessionärin der zu errichtenden „Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien“, welcher nach Punkt 15 der Bedingungen der Bau und Betrieb der concessionirten Eisenbahnlinien nach Massgabe eines der Genehmigung der Staatsverwaltung unterliegenden Vertrages zeitweilig überlassen werden soll, gerichtet. Die Beschwerde bekämpft den obigen Erlass, weil

1. die nach Artikel V des bezogenen Gesetzes den concessionirten Kleinbahnen absolut zu gewährenden

finanziellen Begünstigungen im Punkte 1 der Bedingungen auf die Person des Concessionärs eingeschränkt und nicht objectiv dem Localbahnunternehmen, also im gegebenen Falle auch der zu errichtenden Bau- und Betriebsgesellschaft gewährt wurden, obgleich aus dem Wortlaute dieser, sowie anderer Stellen des Gesetzes vom 31. December 1894, dann aus analogen Bestimmungen gleichartiger Gesetze und aus der volkswirthschaftlichen Tendenz des Gesetzes über Kleinbahnen, durch welches die Schaffung solcher Bahnen auf jede mögliche Weise gefördert und insbesondere deren Finanzirung ermöglicht werden wollte, zweifellos erhelle, dass das Gesetz thatsächlich in vollkommen objectiver Weise die „Localbahnunternehmung" als solche und nicht etwa lediglich den Concessionär begünstigen wollte;

2. weil für den Fall der Inanspruchnahme von Grundstücken des k. k. Hofärars zur Anlage der concessionirten Bahnlinien die Einholung der Zustimmung der hiezu berufenen Behörden und Organe auferlegt wurde, obgleich nach Artikel XIV die Einholung dieser Zustimmung nur bei öffentlichen Strassen vorgeschrieben wird, den fraglichen Grundstücken (Trassen) aber jedenfalls die Eigenschaft der Oeffentlichkeit mangelt, dieselben daher ebenso wie andere Privatgrundstücke der Expropriation unterliegen.

Die Gegenschrift erachtet zunächst eine Beschwerdeführung im dermaligen Zeitpunkte wenigstens bezüglich des ersten Beschwerdepunktes überhaupt für unzulässig, weil es sich bei zugestandener voller Gewährung aller im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894 normirten finanziellen Begünstigungen dermalen nur um eine Interpretation der Tragweite dieses Artikels, mithin um eine Frage handle, welche ihre actuelle Bedeutung in Form einer vor dem Verwaltungsgerichtshofe anfechtbaren Entscheidung erst mit dem seinerzeit über die Steuerpflicht der Bau- und Betriebsgesellschaft ergehenden Ausspruche der competenten Behörden — worunter die Gegenschrift zweifelsohne die Steuerbehörden meint — erhalten wird. Diese Einwendung ist unbegründet.

Denn wenn auch die finanziellen Begünstigungen des Artikels V bei Vorhandensein der Voraussetzungen des Artikels I seitens der Staatsverwaltung gewährt werden müssen, so bedarf es doch im einzelnen Falle eines formalisirenden Ausspruches der die Concession ertheilenden Behörde darüber, ob die Voraussetzungen des Artikels V vorhanden sind, an welchen Ausspruch die Steuerbehörden gebunden sind.

Da nun das belangte Ministerium bei Erlassung dieses formalisirenden Ausspruches eine — wie die Beschwerde behauptet — gesetzlich unzulässige Beschränkung bezüglich des Umfanges der gewährten Begünstigungen in subjectiver Beziehung beigefügt hat, so war hiemit der Fall der Beschwerdeführung für die Concessionärin allerdings gegeben, wenn sie den beschränkenden Beisatz nicht in Rechtskraft erwachsen lassen wollte und konnte.

In der Sache selbst vermochte aber der Verwaltungsgerichtshof den von der Beschwerde vertretenen Anschauungen nicht beizupflichten.

Ad 1. Die von der Beschwerde versuchte Gegenüberstellung von Unternehmung und Unternehmer, sowie die Darlegung, dass das Gesetz vom 31. December 1894 die daselbst normirten finanziellen Begünstigungen nur an die Unternehmung binden, sohin nur der Unternehmung, nicht aber einem bestimmten Unternehmer einräumen wollte, ist für den vorliegenden Fall praktisch ohne jeden Werth.

Denn da eine von der Person eines Unternehmers vollkommen losgelöste gewerbliche und als solche steuer- und gebührenpflichtige Unternehmung im objectiven Sinne, das heisst ohne Unternehmer überhaupt nicht gedacht werden und die durch den Artikel V getroffene Steuer- und Gebührenpflicht überhaupt nur an einer physischen oder juristischen Person haften kann, so ist es klar, dass auch die finanziellen Begünstigungen nur einer solchen Person zugute kommen können.

Es könnte daher, wenn vorläufig von dem speciellen Falle abgesehen wird, in Bezug auf gewährte finanzielle Begünstigungen im Allgemeinen ein Streit nur in dem Sinne entstehen, ob dieselben nur der bestimmten Person des ersten Unternehmers oder dem jeweiligen Unternehmer eines Gewerbes, einer Unternehmung, insoweit die letztere überhaupt objectiv fassbar erscheint, zuzugestehen seien oder nicht. Dieser Streit kann aber im vorliegenden Falle, wo es sich um ein concessionirtes Unternehmen und um die Bestimmungen des Gesetzes vom 31. December 1894 handelt, überhaupt nicht entstehen, da die Concession an der Person haftet, der Concessionär mit dem Unternehmer identisch sein muss, ein Uebergang der Unternehmung an eine dritte Person nur mit Bewilligung der Staatsverwaltung, welche der Ertheilung einer neuen Concession an den neuen Unternehmer gleich zu achten ist, erfolgen kann, und da sonach auch dem neuen Concessionär oder Unternehmer die finanziellen Begünstigungen des Artikels V ohnehin wieder gewährt werden müssen.

Der Sinn des Gesetzes vom 31. December 1894 ist demgemäss dahin zu präcisiren, dass die finanziellen Begünstigungen des Artikels V der Person des Concessionärs einer Kleinbahn, welcher, wie schon oben erwähnt, mit dem Unternehmer identisch sein muss, mit Bezug auf eine bestimmte Kleinbahn einzuräumen sind. Es gehen daher auch in allen Fällen, in welchen die Concession von dem ursprünglichen Concessionär mit Bewilligung der Staatsverwaltung an eine dritte Person, allenfalls an eine zu diesem Zwecke zu errichtende Actiengesellschaft übertragen wird, wo also, wie es in den betreffenden Concessionsurkunden zu heissen pflegt, die zu errichtende Actiengesellschaft in alle Rechte und Pflichten des ursprünglichen Concessionärs eintritt, auch die finanziellen Begünstigungen auf den neuen Concessionär über.

Es kann hiezu nur nebenbei bemerkt werden, dass bei consequenter Festhaltung der Anschauung der Beschwerde der Umfang der durch den Artikel V begründeten persönlichen Steuer- und Gebührenbefreiungen gar nicht mehr übersehen werden könnten und dass beispielsweise eine in dritter Hand befindliche Maschinenfabrik, welche ihre Fabrikate ausschliesslich einer bestimmten Eisenbahnunternehmung zur Verfügung stellt, gleichfalls Anspruch auf Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer erheben könnte. Es fragt sich daher im vorliegenden Falle lediglich darum, ob die Bau- und Betriebsgesellschaft für sich selbst die in Rede stehende Concession zu erwerben bestimmt ist, bezw. ob dieselbe an die Stelle der ursprünglichen Concessionärin, das ist der Gemeinde Wien, treten soll.

Dies wird von der Beschwerde gar nicht behauptet und ist auch nicht der Fall.

Die Gemeinde Wien behält ihre Concession; sie bleibt Unternehmerin und tritt nur bezüglich der Durch-

führung des Unternehmens mit der Bau- und Betriebsgesellschaft in ein Vertragsverhältniss, welches nach Ablauf einer bestimmten Zeit oder nach Eintritt gewisser vertragsmässig festgesetzter Voraussetzungen einfach wieder erlischt. Die rechtliche Position der Bau- und Betriebsgesellschaft, welche in juristisch ungenauer Weise auch als Pächterin bezeichnet werden könnte, ist keine andere als die eines mit dem Baue der Bahn zu beauftragenden, vertragsmässig aufgenommenen Baumeisters, bezw. eines gegen Entgelt angestellten Betriebsdirectors mit weitgehenden und nicht willkürlich kündbaren Vollmachten, wobei die Ueberlassung der Betriebseinnahmen das Entgelt bildet.

Das Unternehmen der Bau- und Betriebsgesellschaft, welche nach dem mit der Gemeinde Wien abzuschliessenden Vertrage den Bau der projectirten Linien, sowie längstens bis zum Jahre 1925 den Betrieb der Bahn auf eigene Rechnung, jedoch gegen Leistung gewisser Abgaben an die Gemeinde zu übernehmen hat, ist eben ein anderes als das Kleinbahnunternehmen der Gemeinde; es ist auf die gewerbsmässige Erzielung eines Gewinnes aus den für die Gemeinde Wien vertragsmässig zu leistenden Diensten gerichtet und steht sohin bezüglich der Steuer- und Gebührenverpflichtungen des Unternehmers jedem anderen Unternehmen gleich, welches zwar auch einen Bezug zu der Kleinbahnunternehmung der Gemeinde Wien hat, mit derselben aber nicht identisch ist.

Die Staatsverwaltung hat daher mit vollem Rechte die Gewährung der finanziellen Begünstigungen des Artikels V auf die Person des Concessionärs eingeschränkt.

Schliesslich mag nur noch erwähnt werden, dass sich ein analoger zu dem vorliegenden Falle im § 2 des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, findet, nach welchem der Betrieb der Land- und Forstwirthschaft der allgemeinen Erwerbsteuer nicht unterliegt, der Erwerb aus der Pachtung von Grundstücken und Wirthschaften in dieser Befreiung nicht inbegriffen ist.

Ad 2. Die Einwendung ad 2 musste ausschliesslich aus dem Grunde als unstichhältig angenommen werden, weil laut des bei dem k. k. Eisenbahnministerium aufgenommenen Protokolles vom 15. März 1899 die einverständliche Festsetzung der Bedingungen und Modalitäten für die Ertheilung der von der Gemeinde Wien angesuchten Concession den Gegenstand der Verhandlung bildete, die Vertreter der Gemeinde Wien aber bei dieser Verhandlung gegen die Bestimmungen der §§ 3 und 4 der Concessionsurkunde keine Einstreuungen erhoben, obgleich auch die Modalitäten der Expropriation laut Absatz IV des citirten Protokolles den Gegenstand einer besonderen Besprechung bildeten, diesbezüglich also ein Uebereinkommen zwischen dem Ministerium und der Concessionswerberin zustande kam, und weil demnach das Ministerium auf Grund dieses Uebereinkommens berechtigt war, den Punkt 4 seinem vollen Inhalte nach unter die Bedingungen der Concessionsertheilung aufzunehmen, bezw. die Concessionswerberin gewiss nicht in der Lage ist, eine mit ihrer Zustimmung vorgeschriebene Concessionsbedingung als eine Verletzung eines rechtlichen Anspruches im Beschwerdewege zu bekämpfen.

(Erkenntniss vom 26. Jänner 1900, Z. 402; cfr. E.-M.-Z 18.176 ex 1900.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein. (Reparaturwerkstätte und Wasserstationsanlage in der Station Gmünd.) Die vom Landeseisenbahnamte in Wien vorgelegten Pläne für die Reparaturwerkstätte sammt Depots und Wasserstationsanlage in der Umladestation Gmünd der Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein wurden seitens der k. k. Statthalterei in Wien vom Standpunkte der Localinteressen entsprechend befunden. Auf Grund des Prüfungsbefundes hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens ertheilt.

[E.-M.-Z. 18.169.]

Projectirte Localbahn Neunkirchen-Willendorf. (Anlage der Station Neunkirchen: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Landesausschusse in Wien vorgelegten Detailprojectes für die geänderte Anlage der Station Neunkirchen der Localbahn Neunkirchen-Willendorf und der Industriegeleise zu den dort befindlichen Fabriksetablissements die Trassenrevision, Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung unmittelbar anschliessend hieran die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 14. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Freiherr von Siber betraut. [E.-M.-Z. 19.005.]

Projectirte Localbahn Eferding-Peuerbach. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. April die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von einem Actionscomité vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Eferding der Localbahn Wels-Aschach über Weitzenkirchen nach Peuerbach im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

[E.-M.-Z. 49.265 ex 1899.]

Projectirte Localbahn von Rakonitz zum Anschlusse an die Localbahn Postelberg-Laun, eventuell in Laun. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Vincenz Feyerfeil, k. k. Notar in Karolinenthal, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Rakonitz über Opočna zum Anschlusse an die Localbahn Postelberg-Laun, eventuell in Laun im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 12.508.]

Localbahn Friedland-Hermsdorf. (Durchlass in km 0·325.) Das von der Bauabtheilung der Firma Hermann Bachstein in Friedland vorgelegte Project für das Mauerwerk und die Eisenconstruction des schiefen offenen Durchlasses in km 0·325 der Localbahn Friedland-Hermsdorf wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.422.]

Localbahn Stankau-Ronsperg. (Variantenproject km 20·3—21·907.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Detailproject für die Hebung der Nivellette von km 20·3 bis 21·907 und die Rückung der Trasse von km 20·6/7 bis km 21·1 der Localbahn Stankau-Ronsperg wurde genehmigt.

[E.-M.-Z. 18.627.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Eröffnung des Stadtbureau in Salzburg.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction zufolge wird das Stadtbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Salzburg (Elektricitätshotel) mit 1. Mai nunmehr für den ganzjährigen Betrieb und mit erweiterten Abfertigungsbefugnissen eröffnet werden. Das Stadtbureau besorgt vom genannten Tage ab die Ertheilung unentgeltlicher Auskünfte für den Personen- und Güterverkehr; die Ausgabe von Fahrkarten nach grösseren Stationen des In- und Auslandes; die Entgegennahme und Effectuirung von Bestellungen zusammenstellbarer Fahrscheinhefte; die Aufnahme und Abfertigung von Reisegepäck nach allen inländischen Stationen, sowie nach jenen schweizerischen Stationen via Arlberg, nach welchen directe Fahrkarten zur Aus-

gabe gelangen. Ferner erfolgt die Aufnahme und Abfertigung von Eilgut, Expressgut und Markencolli im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Ausserdem vermittelt das Stadtbureau während seiner Amtsstunden auch das Abholen von Gütern aus der Behausung und die Zufuhr derselben zum Bahnhofe, welche daselbst als Reisegepäck, Expressgut oder Eilgut zur Aufgabe, bezw. zur Abfertigung gelangen sollen. Die näheren Bestimmungen sind aus der auf allen grösseren Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ausgehängten Kundmachung zu ersehen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschwerden gegen deutsche Eisenbahn-Verwaltungen im Jahre 1899.) Gegen deutsche Eisenbahn-Verwaltungen sind beim Reichseisenbahnamte im Jahre 1899 im Ganzen 74 Beschwerden eingelaufen. Davon beziehen sich 24 auf die Verkehrsordnung, 4 auf das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, 29 auf die Tarife, 4 auf den Fahrbetrieb und 13 auf andere Gegenstände. Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden 7 für begründet erachtet, 28 als unbegründet abgelehnt und 1 auf den Rechtsweg verwiesen, 38 Beschwerden sind an die zuständigen Landes-Aufsichtsbehörden oder an die Eisenbahn-Verwaltungen zur Erledigung abgegeben worden.

Preussen. (Staatseisenbahncredite.) Von den der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung zur Verfügung gestellten Crediten waren bis Ende September vorigen Jahres Mk. 401,900.000 noch nicht verausgabt. Hievon kamen Mk. 298,700.000 auf Bewilligungen durch besondere Gesetze und Mk. 103,200.000 auf Bewilligungen durch das Extraordinarium des Etats. Als erspart konnten von den Mk. 401,900.000 rund Mk. 600.000 gelöscht werden, so dass Mk. 401,300.000 verblieben. Hievon entfallen Mk. 369,000.000 auf Bauausführungen und Mk. 32,300.000 auf Betriebsmittelbeschaffung. In dem Bestande für Bauausführungen sind Mk. 112,800.000 für neue Bahnen enthalten, deren Bau noch nicht in Angriff genommen werden konnte, und Mk. 15,400.000 für neue, zunächst noch vorzubereitende Bauten aus dem Etat für 1899. Auf die übrigen hienach zur Verwendung bleibenden Mk. 240,700.000 sind ferner Mk. 10,200.000 in Anrechnung für Materialien zu bringen, die im laufenden Etatsjahre zu den Bauausführungen aus vorhandenen Beständen entnommen sind, deren Werth aber erst am Jahresschlusse den Baufonds in Rechnung gestellt wird. Ueber den Bestand für Betriebsmittelbeschaffungen von Mk. 32,300.000 ist, soweit es sich um Beschaffungen für die bereits bestehenden Bahnen handelt, mit Mk. 12,700.000 schon vollständig verfügt, in Betreff der übrigen Mk. 19,600.000 ist über die Verwendung insoweit Bestimmung getroffen, als dies durch den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der neuen Bahnen bedingt wird. In den genannten Fonds sind die zur Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidehäusern und zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern und Beamten, sowie die ausserordentlichen Dispositionsfonds nicht enthalten.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Personenverkehr in Berlin im Jahre 1899.) Im Jahre 1899 wurden in Berlin durch die Stadt- und Ringbahn, die Strassenbahnen und Omnibusse im Ganzen über 414,000.000 Personen befördert; das macht auf den Tag berechnet durchschnittlich 1,136.116 Personen und gegen das Jahr 1898 eine Zunahme von 142.706 Personen, die täglich diese Verkehrsmittel mehr benützt haben. Im ganzen Jahre beträgt die Zunahme des Personenverkehres 52,000.000. Von den 414,000.000 benützten über 244,000.000 die Strassenbahnen, 94,000.000 die Stadt- und Ringbahn und 75,000.000 die Omnibuslinien.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Gerlenhofen.) Am 10. April ist die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Station V. Classe Gerlenhofen auch für den beschränkten Güterdienst (Abfertigung lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 200 kg) eröffnet worden.

— (Vorconcessionen für elektrische Bahnen.) Das bayer. Staatsministerium hat dem Fabriksbesitzer Zettler in München die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten für elektrische Eisenbahnen von Bayerischzell über Wörnsmühl nach Westerham mit einer Abzweigung von Wörnsmühl nach Miesbach auf die Dauer eines Jahres ertheilt, sowie die dem Herrn von Hartlieb bereits im vorigen Jahre ertheilte gleiche Bewilligung für eine elektrische Eisenbahn zwischen dem Starnberger und dem Ammersee auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderungen.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge werden die Stationsnamen Miltitz (Linie Borsdorf—Coswig) und Weisskirchen (Linie Zittau — Reichenberg) vom 1. Mai ab in Miltitz-Roitzschen, bezw. Weisskirchen bei Kratzau abgeändert.

Frankreich. (Einführung des Blocksystems auf den französischen Bahnen.) In einem Erlasse vom 8. Jänner fordert der französische Minister der öffentlichen Arbeiten im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und auf Grund der Vorschläge des von ihm gehörten Ausschusses der Control-Directoren die Eisenbahn-Gesellschaften auf, sobald als möglich auf den von ihm näher bezeichneten Haupt- und Nebenbahnen das Blocksystem einzuführen, ferner, ihm schleunigst — binnen acht Tagen — zu berichten, wie die Gesellschaften bis zur Fertigstellung dieses Systems einstweilen das für die Sicherheit der Reisenden nothwendige System des Fahrens mit Raumabstand einrichten. Ausserdem verlangt der Minister binnen acht Tagen Bericht über die Veränderungen und Ergänzungen, welche die Gesellschaften zum Zwecke der angeführten Betriebsänderungen in ihren Betriebsordnungen für erforderlich halten.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Mai 1900.)

Im Monate Mai 1900 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Mai
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Finland"	1—10
Bordeaux*	„Zrinyi"	1—10
Tanger,[1]) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Nagy Lajos"	10
London	„Genoa"	5—15
Liverpool	„Andalusian"	5—15
London	„Wm. Bailey"	10—20
Antwerpen	„Szt. István"	15—25
Rouen	„Stefánia"	15—25
Liverpool	„Persian"	15—25
Barcelona, Valencia*	„Mátyás Király"	25
Rotterdam	„B. Kemény"	21—31
Gibraltar,[1]) London	„Szt. László"	21—31
Algier,[1]) Glasgow*	„Báthori"	21—31
Hamburg	„Venezia"	21—31
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Voltarno"	21—31
Bordeaux*		21—31
Ronen*	„Jokai"	25/V—5/VI
Antwerpen	„Kálmán Király"	25/V—5/VI

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Mai
Liverpool	Triest, Fiume	„Flavian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Voltarno"	1—10
Antwerpen	„ „	„Széchényi"	1—10
London	„ „	„Szt. László"	1—10
Glasgow	„ „	„Kálmán Király"	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Veria" (Cunard Line)	5—15
Ronen	Triest, Fiume	„Matlekovits"	10—20
Rotterdam	„ „	„Deák"	15—25
Glasgow	„ „	„Petöfi"	15—25
London	„ „	„Sultana"	15—25
Liverpool	„ „	„Algerian"	15—25
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Rosario"	15—25
Amsterdam	„ „	„Andrássy"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Baross"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	21—31

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Árpád" am 3., „Rákóczy" am 10., „Adria" am 17., „Szápáry" am 24. und „Tisza" am 31. Mai;

ab Marseille: „Adria" am 6., „Szápáry" am 13., „Tisza" am 20. und „Árpád" am 27. Mai.

Amerikanische Gesellschaft für den Bau und Betrieb des Panamacanals. (Finanzirung.) Die Ende Jänner in New-York constituirte Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb des Panamacanals (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19 und 29) ist mit einem Capitale von Frcs. 150,000.000, zerlegt in 25,000.000 Prioritätsactien mit garantirter fünfpercentiger Verzinsung und 75,000.000 Stammactien mit nichtgarantirter achtpercentiger Verzinsung, fundirt und kann auf Frcs. 800,000.000 erhöht werden. Der Directionsrath hat den Beschluss gefasst, mit der französischen Panamacanal-Gesellschaft behufs Cedirung der bereits erworbenen Rechte dieser letzteren in Verhandlung zu treten. Gründer sind die New-Yorker Firmen William, Chapman jun. und Henry Clark und die Firma Pollak in Summit (New-Jersey), ferner sind an der Gründung und speciell der Finanzirung betheiligt: J. Edward Simmons, Präsident der 4. National-Bank; Edmund C. Converse, Präsident der National-Tube Co.; Warner van Norden, Präsident der Bank von Nordamerika, und das Bankhaus August Belmond in New-York.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 10. April die Firma:

„Localbahn Deutschbrod-Saar",

böhm.: „Mistni draha Německy Brod-Zdár"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Concessionsurkunde vom 8. November 1897, R.-G.-Bl. Nr. 260, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Februar 1900, Z. 3372, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 17. März 1900 errichtete Actiengesellschaft.

2. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien.

3. Der Zweck der Gesellschaft ist die Erwerbung und der Betrieb der Localbahn von Deutschbrod nach Saar, sowie der Bau, die Erwerbung und der Betrieb von Anschlusslinien, sofern für dieselben der Gesellschaft die Concession ertheilt werden sollte.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorgenannte Localbahn (8. November 1987), sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von K 800.000 der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung (fl. 400.000 ö. W.) festgesetzt und besteht aus 4000 Stück auf den Inhaber lautenden Stammactien zu K 200 (fl. 100 ö. W.), die Actien sind untheilbar.

6. Der Verwaltungsrath ist der Vorstand der Gesellschaft und besteht aus neun Mitgliedern. Der k. k. Staatsverwaltung ist das Recht vorbehalten, zwei Mitglieder in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath zu ernennen. Desgleichen ist dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen und dem Landesausschusse der Markgrafschaft Mähren, insolange das betreffende Land durch den Besitz von Actien an dem gesellschaftlichen Unternehmen betheiligt ist, sowie weiters den Stadtvertretungen von Deutschbrod, Přibislau und Saar für die Dauer des Besitzes der von diesen Körperschaften übernommenen Stammactien das Recht der Entsendung je eines Mitgliedes in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath eingeräumt, die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung gewählt. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben. Von der k. k. Staatsverwaltung wurden als Mitglieder des Verwaltungsrathes ernannt: Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim, k. k. Hofrath und Eisenbahndirector a. D. in Wien, zugleich Präsident des Verwaltungsrathes, und Otto Gebauer, Generaldirectionsrath i. P. in Wien; ferner wurden in den Verwaltungsrath entsendet: Von dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen: Ednard Bazika, kais. Rath und pens. Ober-Inspector der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Smichov; von dem Landesausschusse der Markgrafschaft Mähren: Johann Nep. Heimrich, Fabrikant in Bohdalau; von der Stadtvertretung Deutschbrod: Wenzel Kabeláč, Bürgermeister in Deutschbrod; von der Stadtvertretung von Přibislau: Antonin Sládek, Bürgermeisterstellvertreter in Přibislau; von der Stadtvertretung von Saar: Ottokar Veliš, Obmann des Bezirksstrassen-Ausschusses in Saar. Bei der constituirenden Generalversammlung vom 17. März 1900 wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: Dr. Franz Malinský, Fabriksbesitzer in Ronow, zugleich Vicepräsident des Verwaltungsrathes, und Dr. Eduard Brzorád, Reichsrathsabgeordneter und Advocat in Deutschbrod.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte; „Localbahn Deutschbrod - Saar" oder „Mistni dráha Německý Brod-Zdár" entweder:

a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes, oder

b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen Wiener Zeitung. Ausserdem können diese Kundmachungen noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrath hiezu bestimmt.

Localbahn Triest-Parenzo. (Besorgung der societären Agenden.) Die Besorgung der societären Agenden der Localbahn Triest-Parenzo wurde mittelst Schlussbriefes vom 6 März an das k. k. priv. Oesterreichische Creditinstitut für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien übertragen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Herrn kaiserl. Rathes Arthur Mayer, Vicepräsidenten des Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten, über: „Zur Frage der Nutzbarmachung der Wasserkräfte für industrielle, insbesondere Tractionszwecke.") Einleitend bespricht der Vortragende in einer erschöpfenden Darstellung die in den verschiedenen Staaten in Bezug auf die Ausnützung der Wasserkräfte für industrielle und Tractionszwecke vorliegenden Verhältnisse.

Von Italien ausgehend, welches mit Wasserkräften so reich bedacht ist, finden wir bereits ernste Versuche, diese hochbedeutsame Frage in gesetzliche Formen zu bringen. Die gegenwärtig im Parlament einzubringende Vorlage bestimmt in den wichtigsten Punkten: die Festsetzung der Concessionsdauer mit 30 Jahren und einmaliger Erneuerung für den gleichen Zeitraum, ferner den Pachtpreis der dem Wasser entnommenen nominellen, nach Quantum, Höhenunterschied und Restitutionsort berechneten Pferdekraft mit 3 Lire per Jahr, mit einer abfallenden Preisscala bis zu 50 Cent. per Pferdekraft auf Entfernungen von über 50 km bei Kraftübertragungsanlagen.

Auch in der Schweiz gab der Reichthum an vorhandenen Wasserkräften ebenfalls Anlass zu Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Wasserrechtes. Diesbezüglich erwähnt der Vortragende die hauptsächlichsten Gesichtspunkte des im Canton de Vaud in Berathung stehenden Gesetzentwurfes, welche in der Bemessung der Concessionsdauer auf höchstens 50 Jahre, in der Zahlung einer fixen Gebühr von 20 Frcs. seitens der Concessionäre, sowie einer jährlichen Abgabe von maximal 5 Frcs. per Pferdekraft gipfeln; ferner soll den Gemeinden, in welchen die Wasserwerke liegen, das Recht zustehen, dieselben mit ihren eigenen Einrichtungen in Verbindung zu setzen und im Falle der Feuersgefahr über das Wasser zu verfügen.

Im Canton Graubünden beabsichtigt die Regierung, die Concessionsdaner auf höchstens 50 Jahre, den Pachtzins per Pferdekraft und Jahr mit 4—6 Frcs. festzusetzen und den Concessionär zu verpflichten, die nöthige Kraft für Eisenbahnbetriebszwecke zu den seinerzeit geltenden Preisen aus seinen Wasserwerken abzugeben; endlich sind die Gemeinden berechtigt, nach Ablauf der Concession die Anlage gegen Zahlung von 20 pCt. der Herstellungskosten, exclusive der maschinellen Einrichtung, einzulösen.

Während in Schweden und England die wasserrechtlichen Fragen einer fallweisen Vereinbarung vorbehalten sind, ist in Deutschland, abgesehen von dem für Sachsen vorliegenden Entwurfe eines Wassergesetzes, in dieser Richtung noch kein bemerkenswerther Schritt nach vorwärts wahrzunehmen.

In Frankreich ist erst in jüngster Zeit in Bezug auf die Neuregelung des Wasserrechtes eine Bewegung zum Durchbruche gekommen. Der seit März 1898 den Kammern vorliegende Gesetzentwurf umfasst in seinen wichtigsten Bestimmungen die den Staatsbehörden zustehende Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Wasserkräfte, die Festsetzung einer 30jährigen Concessionsdauer mit dem Anspruch auf Erneuerung, hingegen unbegrenzte Concessionen ein besonderes Gesetz erfordern; ferner soll der Jahrespacht für eine Pferdekraft mit 3 Frcs. fixirt werden, wobei kleinere Industrien bis 2 PS keine Abgabe zu leisten haben.

In Amerika werden für die Benützung der unter staatlicher Oberhoheit stehenden grösseren Wasserläufe Concessionen auf immerwährende Zeiten oder auf eine begrenzte Dauer ertheilt und als jährliches Entgelt in der Regel die Zahlung einer percentuellen Abgabe vom erzielten Reingewinne beansprucht.

Zur Besprechung der in unserem Heimatslande obwaltenden Verhältnisse übergehend, betont der Redner, dass bei der Reform der Wasserrechts-Gesetzgebung vor Allem die Thatsache besondere Berücksichtigung finden müsse, dass bei uns die Wasserkräfte grösstentheils den Charakter von Wildbächen aufweisen.

Der Vortragende erörtert sodann die auf die Reform des Wasserrechtes abzielenden Bestrebungen des oberösterreichischen Landtages, indem er vorerst den diesbezüglichen Antrag des Abgeordneten Dr. Beuerle zur Sprache bringt, und hierauf das hierüber eingeholte Gutachten des Oesterr. Ingenieur- und Architektenvereines (Berichterstatter Prof. Oelwein) in seinen Grundzügen beleuchtet. Nach diesem Gutachten soll eine freie Wasserkraft mit Hintanhaltung aller fiscalischen Massregeln ohne Leistung eines Zinses oder einer sonstigen Entschädigung für die Benützung des Wassers und des Gefälles verliehen werden. Concessionen zur Herstellung und Ausnützung von Wasserkräften sind nur auf bestimmte Zeitdauer, jedoch nicht unter 40 Jahren zu gewähren. Ausgenommen sind die für concessionirte Gewerbe ertheilten Wasserkräfte, und deren Erlöschen soll mit jener der Gewerbeconcession zusammenfallen. Das Einlösungsrecht der Concession nach Ablauf von mindestens 15 Jahren ist zu wahren. Die Entschädigungssumme unterliegt gerichtlicher Schätzung, jedoch keinesfalls darf dieselbe geringer sein, als die ausgewiesenen Anlagekosten, abzüglich der naturgemässen Entwerthung. Der letzte Nutzniesser soll berechtigt sein — wenn öffentliche Interessen nicht dagegen sprechen — eine Verlängerung seiner Consession auf mindestens 15 Jahre anzusprechen.

Die Interpellation des Abg Hofrathes Kareis, betreffend die Concessionsdauer von Wasserkräften für industrielle, insbesonders für elektrotechnische Zwecke, wie nicht minder die gegenständlichen Verhandlungen und Actionen des Elektrotechnischen Vereines und des niederösterr. Gewerbevereines, sowie des Centralverbandes der Sensengewerken betonen die höchst dringende Reform der Wasserrechts-Gesetzgebung, wobei die weitestgehende staatliche Unterstützung angesprochen und gegen die beabsichtigte Schaffung eines Staatsmonopols der Wasserkräfte Stellung genommen wird.

Im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen citirt der Vortragende die von Dr. J. Bousek über Anregung des Verbandes der Industriellen verfasste Brochure, in welcher nach rein juristischen Gesichtspunkten die Nothwendigkeit einer reformirten Gesetzgebung erörtert wird. Der Redner beschäftigt sich sodann mit der sehr verdienstlichen Schrift des Secretärs der Handelskammer in Leoben, Dr. Ernst Seidler, wobei für Wasserrechte im Allgemeinen eine Befristung von 50 Jahren und für elektrische Centralstationen, Eisenbahnen etc. mindestens 50 und höchstens 90 Jahre empfohlen wird.

Nach einem Hinweis auf die Nothwendigkeit einer ausgiebigen Verwerthung der in unserem Vaterlande in so reichem Masse vorhandenen Wasserkräfte für den Betrieb von Bahnen niederer Ordnung und nach einer Warnung, etwa fremde Verhältnisse und Bestimmungen in Oesterreich einfach nachzuahmen, beantragt der Vortragende, es möge der Verein in einer Eingabe an die competenten Ministerien diesen Gegenstand behandeln und hiebei die folgenden grundlegenden Postulate aufstellen: Die Befristung der Wasserkräfte hätte bei Bahnen niederer Ordnung mit der Zeitdauer der ertheilten oder später verlängerten Concession zusammenzufallen; von einer Pachtabgabe mit Ausnahme einer mässigen Recognitionsgebühr, sei abzusehen; die elektrischen Centralen dieser Bahnen sind vom Heimfallsrechte ausgeschlossen; eine Expropriation auf Mitbenützung der von solchen Bahnen erbauten und ausgenützten Wasserkräfte ist nur mit Rücksichtnahme auf den gegenwärtigen und zukünftigen Verkehr zulässig; hingegen solle den Bahnen das Expropriationsrecht auf bestehende Wasserrechte anderer Besitzer bewilligt werden; schliesslich sollen diese Bahnen zur Abgabe von Strom und Licht berechtigt sein, ohne hiebei durch die Concessionsdauer eine Beschränkung zu erleiden.

Der Vorsitzende dankt dem Herrn kaiserl. Rath Arthur Mayer für seine Ausführungen, welche nicht nur ein besonderes actuelles Interesse beanspruchen, sondern auch von grosser praktischer Bedeutung sind. Er begrüsst die vom Vortragenden gegebene Anregung und erwähnt, dass der Verein die Bedeutung und den Werth der Wasserkräfte für industrielle, namentlich Tractionszwecke wiederholt zum Gegenstande eingehender Besprechung gemacht habe. In Ausführung des heutigen Vereinsbeschlusses wird den competenten Behörden in einer Eingabe die Bitte vorgelegt werden, die dringend gewordene Reform der Wasserrechtsgesetze im Hinblicke auf die Gewinnung elektrischer Kraft baldigst in Angriff zu nehmen und bei Beratbung derselben dem Vereine Gelegenheit zu geben, sich äussern, bezw. Anträge unterbreiten zu dürfen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 25. November 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 5·506 km lange schmalspurige Strecke Beilstein—Ilsfeld der Württembergischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXI. Stückes.) Das am 25. April herausgegebene LXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4842: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 21. April 1900, Z. 37.890, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Gurkfeld und Gottschee in Krain.

Nr. 4843: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. April 1900, Z. 13.412, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Oesterreich.

Nr. 4844: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 16. December 1899, Z. 37.194/IV, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus dem Kreise Mostar nach Dalmatien.

Nr. 4845: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 20. April 1900, Z. 71.092, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Untergettengrün.

Nr. 4846: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 20. April 1900, Z. 70.796, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in den sächsischen Gemeinden Schönau und Zittau.

— (Inhalt des LXXII. Stückes.) Das am 27. April herausgegebene LXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4847: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 20. April 1900, Z. 39.031, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 4848: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. April 1900, Z. 14.400, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. April allergnädigst zu gestatten gerubt, dass

der General-Director des Oesterr. Lloyd Hofrath Josef Ritter v. Peichl in Triest den kgl. serbischen Takovo-Orden III. Classe;

der General-Inspector der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Regierungsrath James Henry Lewis in Wien den kgl. preussischen Rothen Adler-Orden III. Classe;

der General-Inspector der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Regierungsrath Otto Müller in Wien den fürstlich bulgarischen Civil-Verdienst-Orden III. Classe und den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden IV. Classe;

der Oberinspector der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, kaiserl. Rath Constantin Lazarich in Wien den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden IV. Classe;

der Oberinspector der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Reginald Lewis in Reichenberg das Ritterkreuz II. Classe des kgl. württembergischen Friedrich-Ordens;

der Inspector der Südbahn-Gesellschaft Felix Wilhelm in Wien,

der Bau-Obercommissär der Oesterr. Staatsbahnen Johann Erschen in Pontafel das Ritterkreuz des kgl. italienischen Kronen-Ordens;

der Portier der Oesterr. Staatsbahnen Hermann Bohs in Czernowitz die königl. rumänische Verdienstmedaille „Serviciŭ Credincios“ I. Classe

annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch--Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc. im Verkehre nach den Stationen in Vorarlberg.

Die im Tarife, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. März 1896, bezw. im Nachtrage II und V, giltig vom 1. October 1897, resp. 1. April 1900, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für die frachtgutmässsige Beförderung von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl etc. für den Verkehr nach den Vorarlberger Stationen: Bludenz, Bregenz und Lochau, Dornbirn, Feldkirch, Götzis, Hard-Fussach, Hohenems, Lustenau, Nenzing, Rankweil, Schwarzach und Strassenhaus, welche laut Kundmachung [265] in Nr. 31 vom 17. März 1900 dieses Blattes mit 30. April 1900 ausser Kraft gesetzt wurden, bleiben bis einschliesslich 31. Mai 1900 in Wirksamkeit.

Wien, am 24. April 1900. [433]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Blisowa-Bischofteinitz in „Blisowa".

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Prag—Furth i/W. gelegenen Station Blisowa-Bischofteinitz wird vom 1. Mai 1900 an in Blisowa abgeändert.

Pilsen, am 27. April 1900. [434]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personenverkehr.

Erhöhung der Fahrpreise und Einführung directer Gepäckstaxen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 31 vom 17. März 1900 für den 1. Mai 1900 publicirte Erhöhung der Fahrpreise und Einführung directer Gepäckstaxen im obbezeichneten Verkehre tritt erst mit 1. Juni 1900 in Wirksamkeit.

Wien, am 27. April 1900. [435]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Ausgabe eines Nachtrages IX zum Kilometerzeiger für den Binnengüter- pp. Verkehr.

Am 1. Mai 1900 tritt zum Kilometerzeiger für den Binnengüter- pp. Verkehr der Nachtrag IX in Kraft. Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält insbesondere neue Vorbemerkungen und geänderte Entfernungen für die Stationen Annaberg, Bärenstein b. Weipert, Buchholz, Cranzahl, Obercrottendorf, Scharfenstein, Scheibenberg, Schlettau, Schönfeld, Waltersdorf, Weipert, Wiesenbad, Wilischthal, Wolkenstein und Zschopau, sowie Entfernungen für die Verkehrsstellen Bernsbach, Elterlein und Grünhain der neuen Linie Zwönitz—Scheibenberg.

Dresden, am 26. April 1900. [436]

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1900 gelangen die nachstehenden neuen Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

Von — nach	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Gepäckstaxe für 10 kg
	I. Cl.	II. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	
	Francs				
Attnang—Puchheim—Zürich .	63·65	43·75	95·50	68·00	2·53
Salzburg—Genf	84·35	59·40	—	—	3·69

Die Billets sind zur Fahrt wahlweise über Arlberg oder über München giltig und berechtigen zur Benützung aller fahrplanmässigen Personen- und Schnellzüge.

Für Luxuszüge tarifmässiger Zuschlag.

Die Rückfahrbillets sind 10 Tage giltig.

Freigepäck wird nicht gewährt.

Wien, am 26. April 1900. [437]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch-Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 31 vom 17. März 1900 für den 1. Mai 1900 publicirte Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen im obbezeichneten Verkehre tritt erst mit 1. Juni 1900 in Wirksamkeit.

Wien, am 27. April 1900. [438]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aenderung der Tarifbestimmungen für Holzsägespäne und Kartoffeln.

Im Tarife für den Oesterreichisch - Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. Jänner 1900, sind nachverzeichnete Aenderungen vorzunehmen:

Im Theil I, Abtheilung B:

Auf Seite 53, bei Nummer 732 des deutschen (1763 des italienischen) Waarenverzeichnisses (Kartoffeln etc.) in Rubrik „Wagenladungen von 10.000 kg" der österr.-ungar. Classification ist die Anrufungsnummer 3), ferner auf Seite 65 bei Nummer 1100 des deutschen (1277 des italienischen) Waarenverzeichnisses (Holzsägespäne etc.) in Rubrik „Wagenladungen von 10.000 kg" der österr.-ungar. Classification die Anrufungsnummer 2) und ausserdem die auf dieselbe bezughabende Note am Fusse dieser Seite zu streichen.

Im Theil II, Heft 1a:

Auf Seite 57 ist die Fassung der Position a) des Ausnahmetarifes Nr. 14 wie folgt zu ändern:

„Holzsägespäne (Holzsägemehl), Holzmehl, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief".

Wien, am 25. April 1900. [439]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Frachtsätze für Wein und Most ab Cormons trs. und Peri trs. nach Modane trs.

Mit Giltigkeit bis zum 31. August 1900 werden für Wein- und Mostsendungen, welche nach französischen Stationen zur Aufgabe gelangen und hinsichtlich des österreichisch-ungarischen Durchlaufes nach den mit Berufungsnummern 2) und 3) versehenen Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 18 (Theil II, Heft 1a des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr) tarifiren, rücksichtlich der italienischen Transitstrecken die nachverzeichneten Frachtsätze berechnet:

ab Cormons trs. nach Modane trs. . . . Frcs. 2·20
ab Peri trs. „ „ „ . . . „ 1·85

per 100 kg, und zwar bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief.

Mit 1. September 1900 bis auf Weiteres werden diese Frachtsätze auf Frcs. 2·22, bezw. Frcs. 1·87 erhöht.

Wien, am 26. April 1900. [440]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Verschiebung des Einführungstermines der erhöhten Fahrpreise in einzelnen Relationen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 32 vom 30. März 1900 publicirte Einführung neuer erhöhter Fahrpreise von Wien Westbahnhof, Eger, Gmunden, Ischl, Innsbruck, Marienbad, Salzburg und Aussee nach ungarischen Stationen über Wien—$\frac{\text{Bruck a/L.}}{\text{Marchegg}}$ tritt erst mit 1. Juli 1900 in Kraft.

Wien, am 26. April 1900. [441]

Achenseebahn.

Eröffnung des Bahnbetriebes und der Dampfschiffrundfahrten am 10. Mai.

Salzburg, am 17. April 1900. [442]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Buschtěhrader Eisenbahn.

13. April. In der Strecke Komotau—Krina-Neudorf wurde mit dem Zuge 739 der regelmässige Zugsverkehr wieder eröffnet.

Böhmische Nordbahn.

30. April. In der Strecke Wratno-Lobes — Mšeno der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno wurde wegen Dammrutschung der Gesammtverkehr eingestellt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

27. April. In der Strecke Pinka — Mindszent — Nemeth-Ujvár wurde der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr bis zu 50 kg mit Umsteigen, bezw. Uebertragen wieder aufgenommen.

Berichtigung.

Im Verordnungs-Blatte Nr. 47, Behebung von Verkehrsstörungen, Oesterr. Nordwestbahn, soll es heissen: Der Elbeumschlagverkehr „in Melnik" wurde wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Regelung der Fahrgebühren für Thierbegleiter.) Die neue Tarifbestimmung, wonach die nicht gebührenfrei zu befördernden Thierbegreiter 2 Heller per Kilometer zu bezahlen haben, führte auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu der irrigen Auffassung, dass dieser Fahrpreis, ohne Rücksicht auf die — namentlich bei grösseren Distanzen — eventuell niedrigeren normalen Fahrpreise, unbedingt zu entrichten wäre. Nachdem nun früher die nicht gebührenfreien Thierbegleiter Karten III. Classe zu lösen hatten und die Ungarischen Staatsbahnen mit Annahme der neuen Bestimmung keine Vertheuerung beabsichtigten, entschied die Direction, dass die Fahrgebühr von 2 Hellern nur insolange zur Anrechnung gelangt, als der Normalpreis einer Karte III. Classe sich nicht billiger stellt; in letzterem Falle ist also blos der Normalpreis zu entrichten, wobei jedoch bei Thiersendungen, welche über Budapest oder Steinbruch gehen, die Fahrpreisberechnung bei diesen zwei Stationen ebenso unterbrochen wird, wie im gewöhnlichen Personenverkehre. Dagegen findet die beschränkende Bestimmung des Personentarifes, wonach die Fahrkarten auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen blos 24stündige Geltung haben, bei den Thierbegleitern auch dann keine Anwendung, wenn dieselben eine normale Fahrkarte III. Classe gelöst haben.

— (Zulässigkeit der Anbringung von Etiquetten auf Frachtstücken.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, den wiederholt ausgesprochenen Wünschen der kaufmännischen Kreise Rechnung tragend, einen Erlass an ihre Stationen gerichtet, laut welchem die Anbringung von Etiquetten auf den Frachtstücken im Allgemeinen gestattet wird; dieselben

sollen jedoch nicht Reclamationszwecken dienen und die Manipulation nicht beeinträchtigen und dürfen daher — in genauer Uebereinstimmung mit dem Frachtbriefe — blos Name und Wohnort des Aufgebers, eventuell auch die Benennung des Gutes und den Namen und den Wohnort des Empfängers enthalten. Bei verpackten Gütern soll die Etiquette auf der Emballage möglichst derart angebracht werden, dass das Frachtstück ohne Beschädigung der Etiquette nicht geöffnet werden könne (z. B. bei Kisten: über die Kante, auf zwei Seiten reichend). Die bisher allerdings usuelle Anbringung von Etiquetten auf Frachtstücken war, wenn auch in einzelnen Stationen geduldet, aber bisher nicht geregelt und führte einerseits zu Unzukömmlichkeiten, indem manche Parteien die Frachtstücke mit solchen Etiquetten versahen, welche die Manipulation erschwerten und auch Verwechslungen der Güter verursachten, andererseits wurde das Vorgehen der Parteien seitens der Bahnorgane häufig bemängelt und nur für Eilgutsendungen als zulässig bezeichnet.

Ausland.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) etc. (Nachtrag VI.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 ist zu dem Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag VI in Kraft getreten. Derselbe enthält neue, bezw. ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht und von Rubengrube und für Sendungen nach Stationen des Directionsbezirkes Stettin und der Stargard-Custriner Eisenbahn, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckabzüge des Nachtrages VI können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Baumwolleabfälle etc.) Am 4. April 1900 wurde die Station Rottenacker der Württembergischen Staatsbahnen in den nach unserer Bekanntmachung vom 28. Februar am 3. März 1900 eingeführten Ausnahmetarif für die Beförderung der Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und Twisten nach verschiedenen Sächsischen Stationen einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Wladikawkas-Eisenbahn. (Verkehr mit der Linie Petrowsk-Derbent.) Behufs Beseitigung eventueller Missverständnisse wird kundgemacht, dass auf Grund eines diesfallsigen Beschlusses des LXXIV. Congresses der Vertreter russischer Eisenbahn-Verwaltungen, die am 1./13. Jänner a./n. St. 1899 dem temporären Verkehre übergebene Linie Petrowsk-Derbent in den directen Güterverkehr mit dem russischen Eisenbahnnetze einbezogen wurde. In Consequenz dessen können Sendungen nach oder von Stationen der genannten Linie mit direct von der Versandtstation bis zur Empfangsstation lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Die Frachtberechnung erfolgt nach den einschlägigen Tarifen getrennt für den Durchlauf bis, bezw. ab Petrowsk.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. (Aenderung der Bestimmungen über das Wägegeld in der Bestimmungsstation.) Laut Beschlusses des LV. allgemeinen Congresses der Vertreter russischer Eisenbahn-Verwaltungen wird Wägegeld in der Bestimmungsstation nur in jenen Fällen eingehoben, wenn der Empfänger die bahnseitige Nachwägung beantragt und diese entweder gar kein oder aber ein das zulässige Calo nicht übersteigendes Mindergewicht ergibt.

Berlin-Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. (Nachtrag I.) Am 2. April 1900 wurde zum Tarif für den Berlin-Stettin-Westdeutschen Güterverkehr vom 1. September 1899 der Nachtrag I herausgegeben. Derselbe enthält u. A. Entfernungen für die Stationen Scheune und Sietzing des Directionsbezirkes Stettin, Rhynern des Directionsbezirkes Essen und Oberwinter des Directionsbezirkes Köln; anderweite, grösstentheils ermässigte Entfernungen für die Stationen Brackel bei Dortmund, Dorstfeld, Dortmund Süd, Emmerich, Empel, Haldern (Rheinland), Mehrhoog, Unna - Königsborn und Wickede - Asseln des Directionsbezirkes Essen, sowie Kalk Nord des Directionsbezirkes Köln; Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9, Classe II. für die Station Königs-Wusterhausen des Directionsbezirkes Berlin, sowie einen Ausnahmetarif E 2 für Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach Ost-Asien.

Soweit durch Berichtigung einzelner Entfernungen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Mai 1900 ab. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Deutsch - Schweizerischer Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1899. (Nachtrag I.) Mit 1. Mai 1900 tritt zum Theil I, Abtheilung B (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification) der Tarife für den Deutsch-Schweizerischen Güterverkehr ein Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält neue Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen (§ 35), ferner verschiedene, zum Theile schon instructionsweise durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification.

Der Nachtrag kann vom 20. April 1900 an bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Russland. (Circular des Zolldepartements vom 8./21. März a./n. St. 1900 Nr. 5058, betreffend den Zollartelltarif.) Aus dem dem Zolldepartement vorliegenden Actenmateriale ist zu ersehen, dass die Zollartelle, für deren Dienstleistungen bei den Zollämtern der vom Finanzminister genehmigte Tarif vom 8./20. März a./n. St 1897 massgebend ist, für die Umladung der in den Eisenbahnwagen der zollamtlichen Besichtigung zu unterziehenden Waaren aus ausländischen in russische Wagen die gleiche Gebühr berechnen, wie für das Abladen der Waaren aus Eisenbahnwagen in Packhäuser, bezw. Magazine und auf Rampen.

In Ansehung des Umstandes, dass 1. für die mit der Umladung der Waaren aus ausländischen in russische Wagen verbundene Leistung der Artelle eine Gebühr im obenbezeichneten Tarife nicht vorgesehen ist, und 2. diese Leistung sich durch nichts unterscheidet von jener, welche mit der Umladung von Transitgütern aus ausländischen in russische Wagen verbunden, und für welche die Gebühr von $^1/_2$ Kopeken für 1 Pud festgesetzt ist, wurde den unterstehenden Organen zur Darnachachtung bekanntgegeben, dass für die Umladung der in den Eisenbahnwagen der zollamtlichen Besichtigung zu unterziehenden Güter aus ausländischen in russische Wagen die gleiche Gebühr wie für die Umladung von Transitgüter, nämlich $^1/_2$ Kopeken für 1 Pud, seitens der Zollartelle zu berechnen ist.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Bau-Ausschreibung.

In der Station **Lend-Gastein** kommt ein **einstöckiges Wohngebäude** im Ausmasse von 304·6 m² verbauter Fläche zur Ausführung.

Die auf die Ausführung dieses Objectes bezughabenden Pläne, Massurkunden und Baubedingungen können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck, Abtheilung 3, und bei der k. k. Bahnerhaltungssection in Bischofshofen vom 24. April bis 14. Mai l. J. während der Amtsstunden eingesehen werden, und sind dortselbst auch die betreffenden Offertformularien zu beziehen.

Die auf die Ausführung dieses Wohngebäudes reflectirenden Unternehmer haben ihr Offert, welches mit einem 50 Kreuzer-Stempel per Bogen versehen sein muss, bis **8. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** bei dem Expedite der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Herstellung des Wohngebäudes in der Station Lend-Gastein" einzureichen, wobei sich die Offerenten über den bei der Directionscasse erfolgten Erlag des entsprechenden Vadiums auszuweisen haben.

Die Offertverhandlung wird am gleichen Tage bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck um 3 Uhr Nachmittags stattfinden und können die Offerenten dieser Amtshandlung beiwohnen.

Als Vollendungstermin für das in Rede stehende Wohngebäude ist der 1. October l. J. bestimmt.

Innsbruck, am 23. April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

2000—3000 Meter Schleppgeleise

aus 7—9 Kilogrammschienen werden zu kaufen gesucht. Die Schienen können bereits gebraucht, müssen aber noch gut verwendbar sein.

Offerte unter „E. P. 3509" an Haasenstein & Vogler, Wien, I. [622]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1364	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebführende der Schneebergbahn		Kohle, mineralische, und Briquetts	Grünbach-Klaus	Puchberg a. Sch.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Localgütertarif		10		Im Kartirungswege		In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr in Unter-Höflein und Grünbach-Klaus bereits inbegriffen
					Urschendorf					14				
					Winzendorf					16				
					K. u. k. Feuerwerksanstalt					20				
					Fischau					19				
				Unter-Höflein	Puchberg a. Sch.					14				
					Urschendorf					10				
					Winzendorf					12				
					K. u. k. Feuerwerksanstalt					16				
					Fischau					15				
1365	**Südbahn-Gesellschaft**		Schwefelkies	Fiume	Ilesing	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte obliegt den Parteien	vom 7. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	150 Heller inclus. ungarischer Steuer	128 Heller inclus. ungarischer Steuer	22 Heller	Im Kartirungswege		
1366	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus (Pos. 8—50 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Jaroslau	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 171		Im Kartirungswege		
				Mościska						196				
				Radymno						179				
				Sądowa-Wisznia						204				
				Jaroslau	Hruschau					192				
				Mościska						217				
				Radymno						196				
				Sądowa-Wisznia						225				
				Jaroslau	Schönhrunn					196				
				Mościska						221				
				Radymno						200				
				Sądowa-Wisznia						230				
				Jaroslau	Teschen					188				
				Mościska						213				
				Radymno						196				
				Sądowa-Wisznia						221				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1367	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern (aus Pos. B—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Budweis	Bielitz Czernowitz Granica Husiatyn Itzkany Kolomea Krakau Lemberg Podwołoczyska Przemyśl Rzeszów Sanok Stanislau Volksgarten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Verschieden	Heller 281 615 308 634 649 588 308 516 588 468 418 474 569 619	Verschieden	Im Kartirungswege		
1368	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Buchenholz der Pos. H—18/3 und 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Neu-Łupków	Lodygowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	1·5 Heller		Im Kartirungswege		
1369	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung c) laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen bayerischen Stationen	Eppenstein Frantschach St. Gertrand Kathal Obdach Preblan-Sauerbrunn Reichenfels-St. Peter St. Leonhard Twimberg Weisskirchen Wiesenau Wolfsberg	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Es gelten die in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife für die Station Zeltweg in der Abtheilung c ausgewiesenen Frachtsätze unter Anstoss von Mark für 100 kg 0·10 0·31 0·13 0·15 0·26 0·20 0·24 0·27 0·10 0·26 0·13		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	vou der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1370	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Thon, roh, unverpackt und in offen gehauten Wagen verladen	Lettowitz	Brünn (St.E.G.) loco und trs.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	32 Heller	27 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1371	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Wasserglas	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Schreckenstein (Oe.N.W.B.)	Oderberg (K.F.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	158 Heller		Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
24	Nr. 19 vom 17. Februar 1900	901	Buschtěhrader Eisenbahn		Salz (Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine und Fabriksalz)	Eger (B.E.B.)	Carlsbad (B.E.B.)	Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1900	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
81	Nr. 46 vom 24. April 1900	1322	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Holzgeist, Fässer und Säcke, leere	Ungvár	Konstanz (Bad. St.B. und N.O.B.)	Die in der 10. Rubrik enthaltenen Frachtsätze von 604 und 666 Hellern sind auf 604, bezw. 666 Centimes abzuändern	
						oder umgekehrt			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. **Wien, 3. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Blansko nach Wischau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Anton Nagy in Wien die mit dem Erlasse vom 2. August 1899, Z. 29.591/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 98 vom 24. August 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von der Station Blansko der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Laschanek, Jedownitz, Poidom, Rupprecht und Ratschitz zur Station Wischau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf weitere sechs Monate neuerlich ertheilt.

Wien, am 13. April 1900.

Z. 15.758/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Bestimmung des Art. IX, Abs. 10, des Einführungsgesetzes zur Executionsordnung, wonach im Falle einer Execution auf Dienstesbezüge wegen Steuern und öffentlichen Abgaben die Hälfte des sonst der Execution unterliegenden Jahresbezuges frei bleiben muss, kann nicht auf die Bezüge der nicht dauernd angestellten Personen ausgedehnt werden; vielmehr unterliegen diese Bezüge der Execution ohne jede Beschränkung.

(Entscheidung vom 15. Juli 1899, Z. 11.146.)

Mit Beschluss des k. k. Bezirksgerichtes in D. vom 5. Mai 1899 wurde der k. k. n. ö. Finanzprocuratur in Vertretung des k. k. Aerars wider R. D., Platzmeister in Wien, zur Hereinbringung eines vollstreckbaren Steuerrückstandes von fl. 457·86 sammt Nebengebühren die Execution mittelst Pfändung der dem Verpflichteten gegen A. N. zustehenden Dienstbezüge im Betrage von fl. 10 mehr oder weniger per Woche mit der Beschränkung bewilligt, dass nach §§ 3 und 7 des Gesetzes vom 29. April 1873, Nr. 68 R.-G.-Bl., und Art. IX, Abs. 10, E.-G. zur E.-O. nur die Hälfte des bereits verdienten und nicht behobenen Dienstlohnes beschlagnahmt werden darf.

Ueber Recurs des betreibenden Gläubigers hat das k. k. Landesgericht in Wien als Recursgericht den Beschluss des k. k. Bezirksgerichtes i. D. dahin abgeändert, dass dem k. k. Aerar zur Hereinbringung der Forderung per fl. 457·86 die Execution mittelst Pfändung der Hälfte der dem Verpflichteten gegen A. N. angeblich zustehenden Dienstbezüge im Betrage von fl. 10 mehr oder weniger per Woche ohne weitere Einschränkung bewilligt wird.

Gründe: Nachdem der Verpflichtete bei A. N. als Platzmeister nicht dauernd angestellt ist, kommt bezüglich der Execution auf dessen Bezüge das Gesetz vom 29. April 1873, Nr. 68 R.-G.-Bl., zur Anwendung. Gemäss § 7, Punkt 2, lit. a, dieses Gesetzes finden die Bestimmungen desselben keine Anwendung auf die executive Einbringung von Steuern. Es konnte also bis zum 1. Jänner 1898 wegen schuldiger Steuern der ganze Lohn des Verpflichteten ohne jede Einschränkung in Execution gezogen werden. Diese Bestimmung wurde durch Art. IX, Abs. 10, des E.-G. zur E.-O. zu Gunsten des Verpflichteten dahin abgeändert, dass im Falle einer Execution wegen Steuern dem Verpflichteten die Hälfte des sonst der Execution entzogenen Jahresbezuges frei bleiben muss. Dagegen erscheint die im Recurse ausgesprochene Ansicht, dass vorgenannte Bestimmung

gemäss ihrem Schlusspassus, in welchem von einem Jahresbezuge die Rede ist, nur auf dauernd angestellte Personen Anwendung zu finden habe, und daher bei nicht dauernd Angestellten die Bezüge zur Hereinbringung von Steuern in ihrer Gänze in Execution gezogen werden können, nicht richtig, da ja auch dauernd Angestellte ihre Bezüge nicht alljährlich, sondern in kürzeren Zeitabschnitten ausgezahlt bekommen; es war daher die Execution auf die Hälfte der dem Verpflichteten zustehenden Bezüge, jedoch ohne die im § 3 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, normirte Beschränkung zu bewilligen.

Mit Beschluss ddto. 15. Juli 1899, Z. 11.146, hat der k. k. Oberste Gerichtshof dem Revisionsrecurse des Verpflichteten keine Folge gegeben und den Beschluss des Recursgerichtes aus nachstehenden Gründen bestätigt:

Das Gesetz vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, enthält nicht blos Beschränkungen der Execution auf die Bezüge der im Privatdienste dauernd angestellten Personen (§ 2 des Gesetzes vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75), sondern auch Beschränkungen auf die Bezüge nicht dauernd angestellter Personen (§ 3); da aber die Bestimmungen dieses Gesetzes nach § 7, 2a, auf die Einbringung der Steuern und öffentlichen Abgaben keine Anwendung fanden, konnten bis zur Wirksamkeit der Executionsordnung Bezüge aus Arbeits- oder Dienstverhältnissen jeder Art ohne die erwähnten Beschränkungen, daher auch die erst fällig werdenden Bezüge nicht dauernd Angestellter ebenso wie jede andere erst künftig fällig werdende, wenngleich von einer Gegenleistung abhängige Forderung in Execution gezogen werden. Der erwähnte § 7 hat nun allerdings seit 1. Jänner 1898 eine Abänderung insoweit erfahren, als nunmehr nach Art. IX, Abs. 10, E.-G. zur E.-O. im Falle der Execution wegen Steuern und öffentlichen Abgaben die Hälfte des sonst der Execution entzogenen Jahresbezuges frei bleiben muss. Allein diese neue Einschränkung der Execution bezieht sich nur auf die Bezüge von dauernd angestellten Personen, weil nur bei solchen von einem sonst der Execution entzogenen Jahresbezuge die Rede sein kann, während die erst künftig fällig werdenden Bezüge nicht dauernd Angestellter wegen Steuern und öffentlichen Abgaben nach wie vorher ohne jede andere Forderung nach § 294 E.-O. in Execution gezogen werden können. Da nun das Recursgericht die Execution blos auf die Hälfte der dem Verpflichteten angeblich zustehenden Dienstesbezüge bewilligt hat, mangelt dem Beschwerdeführer jeder Grund zu einer Beschwerde.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest. (Linie Triest [St. Andrea]—Görz: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. April die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des durch staatliche Organe aufgestellten generellen Projectes für eine normalspurige, als Hauptbahn I. Ranges auszuführende Eisenbahn von Triest (St. Andrea) nach Görz die Trassenrevision unter Beobachtung der hiefür geltenden Vorschriften unverzüglich durchzuführen. Diese Linie stellt sich als eine Theilstrecke der in Aussicht genommenen, aus dem Innern der Monarchie nach Triest führenden Hauptbahnverbindung dar. Bei dieser Amtshandlung sind alle auf die Linienführung der vorliegenden Projectslinie und die Lage ihrer Verkehrsstellen Bezug nehmenden Fragen zunächst im Hinblicke auf die Erfordernisse einer Hauptbahn, und nur soweit hiemit vereinbarlich, unter Bedachtnahme auf die Befriedigung der localen Verkehrsbedürfnisse, eingehend zu erörtern. [E.-M.-Z. 15.687.]

Projectirte Localbahn Sattledt-Grünau. (Varianten km 15·7—17·8 und km 17·9—19·5: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von der Welser Localbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die Varianten km 15·7—17·8 und km 17·9 bis 19·5 der projectirten Localbahn Sattledt-Grünau die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersichereu Herstellungen auf den 8. Mai anberaumt. [E.-M.-Z. 20.359.]

Projectirte Localbahn Kimpolung-Dornawatra. (Geleisepläne der Stationen und Haltestellen Kimpolung Stadt, Požoritta und Valeputna.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Situations- und Geleisepläne für die Stationen, bezw. Haltestellen Kimpolung Stadt, Požoritta und Valeputua der projectirten Localbahn Kimpolung-Dornawatra wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.379.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Eröffnung des Stadtbureau in Karlsbad.) Die obige Staatsbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 19. April, dass mit 1. Mai in Karlsbad in den Geschäftslocalitäten der Firma Rudolf Mayer, Alte Wiese, im Hause „Savoyen“ und im Hause „Strauss“, dann Neue Wiese im Hause „Blaues Schiff“ das Stadtbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Zeit vom 1. Mai bis 31. October eröffnet werden wird, welchem nachstehende Functionen zugewiesen sind: 1. Die Ausgabe von Fahrkarten im Localverkehre und nach grösseren Stationen der in- und ausländischen Bahnen; 2. die Entgegennahme von Bestellungen zusammenstellbarer Fahrscheinhefte und Zeitkarten; 3. die Aufnahme und eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck, Expressgut und Eilgut, welches zum Versandt ab Karlsbad Centralbahnhof bestimmt ist. Das Stadtbureau wird als selbstständige, dem k. k. Bahnbetriebsamte Karlsbad Centralbahnhof unterstehende Verrechnungsstelle für Personen, Gepäck und Expressgut, sowie als Kartirungs- und Verrechnungsstelle für den Eilgutversandt activirt und mit den Rechten eines Aufgabsamtes ausgestattet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate December 1899.) Im Monate December 1899 sind auf den deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 14 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 27 Entgleisungen in Stationen (davon 12 bei Personenzügen), 8 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 23 Zusammenstösse in Stationen (davon 4 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet, 13 Reisende und 36 Bahnbedienstete verletzt.

Preussen. (Staatsbeihilfen für Kleinbahnen und Rückeinnahmen aus denselben.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Abgeordnetenhause die Nachweisungen der aus dem Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bis Ende 1899 bewilligten Staatsbeihilfen, der aus demselbeu Fonds bis Ende 1899 in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen, der Rückeinnahmen auf Staatsbeihilfen für Kleinbahnen bis Ende 1898/99 zugehen lassen. Die bewilligten Staatsbeihilfen belaufen sich nach der Zusammenstellung am Schlusse der ersten Nachweisung auf Mk. 23,249.687·80, die zunächst nur in Aussicht gestellten Beihilfen nach der zweiten Nachweisung auf Mk. 14,458.220. In 17 Fällen liegen ausserdem noch Anträge auf Gewährung von Staatsbeihilfen im Gesammtbetrage von Mk. 76,666.146 vor, so dass sich die bewilligten, in Aussicht gestellten und in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsbeihilfen auf Mk. 45,378.053·80 stellen. In 49 anderen Fällen sind Anträge auf Bewilligung von Staatsbeihilfen in nicht zahlenmässig bestimmter Höhe gestellt oder Anträge auf Bewilligung solcher Beihilfen noch zu erwarten. Die Zusagen wegen staatsseitiger Unterstützung des Baues der Kleinbahnen Burgdorf-Langenhagen-Vahreuwald und Fraustadt-Altkloster sind

inzwischen zurückgezogen, nachdem in beiden Fällen seitens der Betheiligten die Ausführung des Bahnbaues aufgegeben war. Abgelehnt ist im letzten Jahre der Antrag der Stadt Rees auf Bewilligung einer Staatsbeihilfe für die Kleinbahn Rees-Empel, weil die Bedingung einer angemessenen Unterstützung des Unternehmens durch Kreis und Provinz unerfüllt war. Die bewilligten Beihilfen vertheilen sich auf 2393 km Kleinbahnen, es entfallen mithin auf einen Kilometer im Durchschnitte Mk. 9700 Beihilfe. Ende 1898 waren von den bewilligten Beihilfen 15 mit Mk. 4,642.044·56 voll gezahlt. Inzwischen sind weitere 16 Fälle mit Mk. 4,8947.83·54 in gleicher Weise erledigt, so dass sich die voll gezahlten Beihilfen auf Mk. 9,536.828·10 belaufen. Mit Hinzurechnung der auf die übrigen bewilligten Beihilfen bisher gezahlten Theilbeträge von Mk. 4,308.832·90 ergibt sich eine Gesammtausgabe von Mk. 13,845.661. Die durch die Gesetze vom 8. April 1895 und 3. Juni 1896 zur Verfügung gestellten Mittel von Mk. 13,000.000 sind somit erschöpft; auch hat bereits ein Theil des durch das Gesetz vom 8. Juni 1897 zur Verfügung gestellten Credites von Mk. 8,000.000 in Anspruch genommen werden müssen. Die Zahlung weiterer erheblicher Beträge steht in nächster Zeit zu erwarten. Die Rückeinnahmen auf die gezahlten Staatsbeihilfen haben 1898/99 Mk. 79.031·66 und in den beiden Vorjahren Mk. 11.212·66 betragen. Die unterstützten Kleinbahnen befinden sich durchwegs erst kurze Zeit im Betriebe, es ist daher ein zutreffendes Urtheil über deren Rentabilität vorläufig noch nicht zu gewinnen.

Oldenburg. (Ausbau des Eisenbahnnetzes.) Der oldenburgische Landtag hat für Vorarbeiten zum weiteren Ausbau des oldenburgischen Bahnnetzes die von der Regierung verlangten Mk. 22.000 nicht nur bewilligt, sondern er hat diese von der Regierung für die dreijährige Finanzperiode 1900—1902 verlangte Summe sogleich für das laufende Jahr 1900 zur Verfügung gestellt, und die Regierung ersucht, die Vorarbeiten für den Ausbau neuer Bahnen möglichst zu beschleunigen und, wenn das Betriebsergebniss der jetzt im Baue begriffenen Bahnen sich übersehen lasse, einem einzuberufenden ausserordentlichen Landtage eine Vorlage über den weiteren Ausbau des Bahnnetzes zu machen. Es handelt sich hiebei um folgende vollspurige Nebenbahnen: 1. Varel-Nordenham und Varel-Rodenkirchen, wobei die Entscheidung, welche dieser beiden Linien für den Bau zu wählen ist, vorbehalten bleibt. An den Bau beider Bahnen wird nicht gedacht. 2. Von Löningen zur Landesgrenze in der Richtung auf Haselünne. 3. Von Cloppenburg nach Friesoythe, sowie von dort zur Oldenburg-Leerer Bahn in directer Richtung auf Westerstede und desgleichen über Edewecht. 4. Von der Oldenburg-Leerer Bahn über Westerstede nach Grabstede. (Endpunkt der sog. Vareler Nebenbahnen. Von Grabstede führt eine bestehende Bahn in ziemlich gerader Linie über Bockhorn und Sande nach Wilhelmshaven.) Ferner hat der Landtag die Regierung ersucht, für Bahnen 5. von Nordenham nach Eckwarderhörn (von Wilhelmshaven nur durch den etwa 4 km breiten Eingang zum Jadebusen getrennt) und 6. zum Anschlusse des nordöstlichen Jeverlandes an das bestehende Bahnnetz Vorarbeiten vornehmen zu lassen. Die Anträge wurden vom Landtage angenommen, obgleich die Regierung erklärte, dass eine derartige Beschleunigung der Vorarbeiten, dass schon im Laufe der Finanzperiode (1902) einem einzuberufenden ausserordentlichen Landtage die Projecte vorgelegt werden könnten, nicht möglich sei. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Bayern. (Wagenverwendung auf den bayerischen Staatsbahnen für beschleunigte Torfsendungen.) Mit Rücksicht anf den zur Zeit herrschenden Mangel an hochbordigen offenen Güterwagen, wie sie zur Beförderung von Torf in der Regel verwendet werden, hat die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen ihren äusseren Stellen die Ermächtigung ertheilt, für den beschleunigten Versandt von Torf, im Falle hochbordige Wagen nicht zur Verfügung stehen, zwei niederbordige offene Wagen an Stelle eines hochbordigen in der Weise verwenden zu dürfen, dass bei Berechnung der Fracht verfahren wird, als ob das Gesammtgewicht der beiden Ladungen auf einem Wagen verladen wäre; hiebei wurde bestimmt, dass die Verwendung von zwei niederbordigen Wagen in der hier angegebenen Weise erst dann einzutreten habe, wenn hochbordige nicht mehr zur Verfügung stehen.

— (Gehaltsaufbesserung für die Anwärter für den mittleren Eisenbahndienst.) Die Gehaltsverhältnisse der Anwärter für den mittleren Dienst bei der Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung haben kürzlich eine weitere Verbesserung in der Weise erfahren, dass das Staatsministerium dem gestellten Antrage entsprechend genehmigt hat, dass — rückwirkend vom 1. Jänner — den Adjunctenaspiranten folgende Monatsbezüge verabfolgt werden, und zwar:

a) den ungeprüften Aspiranten während des ersten Dienstjahres nach mindestens sechsmonatlicher Beschäftigung und unter der Voraussetzung entsprechender Verwendbarkeit Mk. 60 und vom zweiten Dienstjahre an bis zum Bestehen der Dienstprüfung Mk. 75;
b) den geprüften Aspiranten Mk. 90 nebst einer Tagegeldzulage von Mk. 1 bei selbstständiger auswärtiger Dienstleistung.

Diese Monatsbezüge werden auch fortbezahlt bei Beurlaubung, Erkrankung auf 13 Wochen, Einberufung zu militärischen Uebungen und zu Dienstprüfungen.

Sachsen. (Eisenbahnbauten in Sachsen.) Die Erste sächsische Kammer bewilligte am 1. Februar für Bahnhofs-Um- und Erweiterungsbauten und Geleiseverlegungen Mk. 2,216.400. In der Zweiten Kammer wurden bewilligt Mk. 5,529.000 für Vermehrung der Locomotiven und Tender (Mk. 4,950.000 für 90 Vollspurlocomotiven, Mk. 360.000 für 40 Vollspurtender, Mk. 219.000 für 6 Schmalspurlocomotiven), Mk. 12,632.500 für Vermehrung der Personen- und Güterwagen für Voll- und Schmalspurbahnen (Mk. 11,870.000 für 1945 vollspurige und Mk. 762.500 für 190 schmalspurige Personen- und Güterwagen), Mk. 1,400.000 für Einrichtungen zur Erfüllung der reichsgesetzlichen Sicherungsvorschriften, sowie Mk. 1,906.000 für Bahnhofsumbauten und Geleisevermehrungen.

Frankreich. (Tarife der Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain".) Die Fahrpreistarife der Métropolitain, sind ohne Unterschied der Länge der befahrenen Strecke als Einheitspreis mit 25 Cent. in der I. und 15 Cent. in der II. Wagenclasse bemessen. Es werden auch Tour- und Retourkarten II. Classe mit eintägiger Giltigkeit zum Preise von 20 Cent., jedoch nur bis 9 Uhr Morgens ausgegeben, welche für jeden beliebigen Zug zur Rückfahrt gelten. Bei Benützung der I. Classe auf der Hinfahrt, ist ein Zuschlag von 5 Cent., bei der Rückfahrt in dieser jedoch ein solcher von 15 Cent. zu bezahlen. Kinderkarten zu ermässigten Preisen werden nur an Schüler der Pariser Communalschulen und auch an diese nur dann verabfolgt, wenn deren eine gewisse Anzahl in Begleitung sich legitimirender Lehrer, bezw. Lehrerinnen die Bahn benützen. Die Fahrkarten werden am Schalter gelöst, sind bei Revision während der Fahrt vorzuweisen und in der Ankunftsstation in einem am Ausgange angebrachten Sammelkasten abzulegen.

— (Ministerialerlass, betreffend die Verbesserung der Waggonbeleuchtung.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat in einem an die Directionen sämmtlicher Eisenbahnen gerichteten Circularerlasse diese aufgefordert, für intensivere Beleuchtung der Eisenbahnwagen, und zwar in dem Masse Sorge zu tragen, dass den Reisenden im Allgemeinen, somit auch jenen der derzeit zumeist am dürftigsten beleuchteten III. Classe, die Möglichkeit zum Lesen geboten werde. Er empfiehlt, in den Coupéwagen, statt der derzeit je zwei Coupés beleuchtenden, in die Zwischenwand eingefügten Lampen, jedes einzelne Coupé mit mindestens einer genügend Licht spendenden Lampe auszustatten, ferner hinsichtlich der Beleuchtung der in Einführung begriffenen Intercommunications (Couloir)-Wagen das Augenmerk auf Anwendung comprimirten Gases zu richten.

— (Ministerialerlass, betreffend die Regelung der Arbeitsdauer des Strecken- und Blockwächterpersonals.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat mit Bezug auf den § 50 der Verordnung vom 15. November 1846 in einem an die Directionen sämmtlicher Eisenbahnen gerichteten Erlasse diese aufgefordert, ihm innerhalb Monatsfrist Vorschläge über die Bemessung der Arbeitsdauer der Streckenwächter und des bei den Blocksignalen verwendeten Personals zu erstatten, da diese beiden Kategorien von Bediensteten bei der im November des Vorjahres in Kraft getretene Normirung der Maximalarbeitsdauer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1899) nicht berücksichtigt wurden, die an sie gestellten Anforderungen des Dienstes aber nicht minder anstrengend, im Interesse der Sicherheit des Verkehres aber deren Leistungen mindestens als von gleicher Bedeutung mit jenen der Maschinenführer, Heizer, Zugsbegleiter etc., zu betrachten sind. Der Minister empfiehlt somit, die den Letzteren gewährten Begünstigungen auch auf die Vorgenannten auszudehnen, und gibt der Hoffnung Raum, dass durch Erzielung eines wechselseitigen Einverständnisses zwischen den Verwaltungen der Bahnen die Nothwendigkeit entfallen wird, die entsprechende Lösung dieser Frage direct im Verordnungswege veranlassen zu müssen.

Finnland. (Zunahme des Personenverkehres.) In welchem Grade der Personenverkehr auf den finnischen Staatsbahnen zunahm, nachdem der neue ermässigte Personentarif am 1. Mai 1897 in Kraft getreten war, geht aus nachstehender Zu-

sammenstellung der Zahl der Reisenden der I., II. und III. Classe und der aus ihrer Beförderung herfliessenden Einnahmen in den Zeiträumen vom Mai 1896 bis April 1897, vom Mai 1897 bis April 1898 und vom Mai 1898 bis April 1899 hervor.

	Zahl der Reisenden	Zunahme gegen Mai 1896 bis April 1897	Einnahme	Zunahme gegen Mai 1896 bis April 1897
		%	finnische Mark	%
Mai 1896 bis April 1897	3,528.865	—	6,702.698	—
„ 1897 „ „ 1898	4,524.203	28·3	7,569.330	12·9
„ 1898 „ „ 1899	5,770.035	63·5	8,983.130	34·0

Es betrug:

	die Zahl der Reisenden	die Einnahme finnische Mark
im Mai 1899	720.492	908.764
„ Juni 1899	841.379	1,175 441
„ Juli 1899	792.969	1,078.257
„ August 1899 . . .	733 038	1,082.645

Drei Jahre nach Einführung des neuen Personentarifes hatte die Zahl der Reisenden in den vier Monaten vom Mai bis August 1899 im Vergleiche zu denselben Monaten im Jahre 1896 um durchschnittlich 65·5 %, die Einnahme um durchschnittlich 43·5 % zugenommen. Die Betriebslänge der Bahnen war in derselben Zeit von 2390 km auf 2516 km, also nur um 5 % gestiegen.

Von sämmtlichen Reisenden entfielen:

	auf die			
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	III. Classe mit Güterzug
	%	%	%	%
Mai 1896 bis April 1897	0·6	11·0	73·9	14·5
„ 1897 „ „ 1898	0·7	10·9	81·7	6·7
„ 1898 „ „ 1899	0·6	13·2	83·6	2·6

Die Einnahme belief sich auf:

	I. Classe	II. Classe	III. Classe	III. Classe mit Güterzug
	%	%	%	%
Mai 1896 bis April 1897	2·3	27·1	61·2	9 4
„ 1897 „ „ 1898	2·3	27·7	66·5	3·5
„ 1898 „ „ 1899	2·1	28·5	68·0	1·4

In denselben Zeiträumen entwickelte sich der Personenverkehr auf den Schwedischen Staatsbahnen folgendermassen:

	Zahl der Reisenden	Zunahme gegen Mai 1896 bis April 1897	Einnahme	Zunahme gegen Mai 1896 bis April 1897
		%	Kronen	%
Mai 1896 bis April 1897	7,784·919	—	10,100.096	—
„ 1897 „ „ 1898	8,623.735	10·8	12,493.321	23·7
„ 1898 „ „ 1899	9,354.179	20·2	12,286.471	21·6

Die durchschnittliche Betriebslänge der Bahnen betrug im Mai 1896 3639 km und im Mai 1899 3665 km.

Es betrug:

	die Zahl der Reisenden	die Einnahme Kronen
im Mai 1899	879.664	1,107.066
„ Juni 1899	1,108.709	1,493.463
„ Juli 1899	1,047.287	1,406.576
„ August 1899 . . .	995.562	1,430.515

Im Vergleiche zu denselben Monaten im Jahre 1896 hatte der Verkehr in den vier Monaten, Mai bis August 1899, um durchschnittlich 28·9 %, die Einnahme um 34·4 % zugenommen. Die durchschnittliche Betriebslänge war im Mai 1899 um 0·7 % grösser als im Mai 1896. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Protokollirung der schwimmenden Fahrzeuge der ungarischen Binnenschiffahrt. (Gesetzentwurf.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Interesse der Förderung der Binnenschiffahrt einen Gesetzentwurf ausarbeiten lassen, dessen Bestimmungen die Regelung der Binnenschiffahrt im Bereiche der schiffbaren Gewässer Ungarns bezwecken. Der Gesetzentwurf ist darauf aufgebaut, dass die schwimmenden Fahrzeuge zu protokolliren sind und sodann ein geeignetes Object bilden, um als belehnbare Immobilien zu gelten. Damit aber diese Institution gleichzeitig auch den Personalcredit der Schiffsbesitzer hebe, ordnet gleich der erste Paragraph an, dass sämmtliche Dampfer, deren Innenraum 10 Tonnen, Schleppe und Ruderschiffe aber, die 100 Tonnen Tragfähigkeit besitzen, beim Registeramte behufs Eintragung anzumelden sind. Die Anmeldung ist sonach obligatorisch und wird mit der Führung der Register für das ganze Land ausschliesslich das Budapester Handelsgericht betraut. Die Registrirung, wie auch die amtlichen Auszüge des Registeramtes sind stempel- und gebührenfrei. Das Inslebentreten des neuen Gesetzes wird es dem Eigenthümer von Schiffen ermöglichen, sich im Wege der Contrahirung wohlfeiler und in längeren Terminen amortisirbarer Anlehen Geld zu beschaffen, da sein gesetzlich anerkannter Besitz dem Geldgeber nunmehr insofern eine Hypothek bietet, als jede Besitzveränderung der Behörde angezeigt werden muss. Das Gesetz ordnet uämlich an, dass sämmtliche Angaben der Schiffsbesitzer durch Organe des Handelsministeriums überprüft und bestätigt werden müssen, erst dann werden dieselben als glaubwürdige Daten in das Schiffsregister eingetragen, in welchem auch pfandweise Sicherstellungen von Forderungen etc. vorgemerkt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 7. April bei der Firma:

Localbahn Wolframs-Teltsch

eingetragen, dass die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft vom 10. Mai 1899 zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die Fortsetzungsstrecke Teltsch—Zlabings geplante Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals von K 600.000 auf K 1,540.000 durch Ausgabe von weiteren 4700 Stück auf den Inhaber lautenden volleingezahlten Actien à K 200 mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. März 1900, Z. 1992, genehmigt wurde.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 30. December 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 16·418 km lange Strecke Mährisch-Schildberg—Grulich der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die am 29. December 1899 dem öffentlicheu Verkehre übergebene 45·861 km lange Strecke Margitta — Szilágy-Somlyo, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Localbahn Raspenau-Weissbach.

(Centralverwaltung für Secundärbahnen Hermann Bachstein in Berlin.)

Eröffnung des Betriebes.

Am 3. Mai 1900 wird die Localbahn Raspenau-Weissbach für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

An der Strecke liegen folgende Stationen: Raspenau (Uebergangsstation), Mildenau, Mildeneichen, Haindorf-Liebwerda und Weissbach.

Die Station Mildeneichen ist nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet.

Berlin, am 30. April 1900. [443]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. Mai 1900 gelangen zwischen Pöstyén einerseits und Hamburg-Altona Verbindungsbahn andererseits über Zsolna—Oderberg—Breslau—Berlin—Nauen—Bergedorf oder Stendal—Uelzen directe Fahrpreise für einfache Fahrten zur Einführung.

Näheres ist aus den in den Ausgabsstationen affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 1. Mai 1900. [444]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Orientalischer Personenverkehr über Oderberg und Bodenbach.

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit 1. Juni 1900 tritt der Nachtrag I zum Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Norddeutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oderberg und Bodenbach in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen und Berichtigungen der „Besonderen Bestimmungen", der Wegevorschriften und der Bezeichnung einiger Fahrscheine; ferner Bestimmungen für den Personenverkehr mit Alexandrien, Beirut, Jaffa, Piraeus und Smyrna über Belgrad—Constantinopel.

Wien, am 1. Mai 1900. [445]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 1. Mai 1900 wird die Haltestelle Erd-Hamzsabég bei W.-H. Nr. 182 zwischen den Stationen Tétény und Tárnok auf der Linie Budapest—Pragerhof für den Personenverkehr eröffnet.

Wien, am 19. April 1900. [446]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg.
Preussisch-Sächsisch-Böhmischer Personenverkehr über Reichenberg und Seidenberg.

Stationsnamen-Aenderung.

Die Station „Weisskirchen" der Linie Zittau—Reichenberg der kgl. Sächsischen Staatsbahnen erhält ab 1. Mai 1900 den Namen „Weisskirchen bei Kratzau".

Wien, am 27. April 1900. [447]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

2. Mai. In der Strecke Kis-Czell—Répcze-Szemere wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Bayern. (Eröffnung der Privatlocalbahn Murnau-Oberammergau.) Am 5. April wurde die in Murnau an die Bayerische Staatsbahn anschliessende, vorerst mit Dampfzügen und späterhin elektrisch zu betreibende normalspurige Privatbahn von Murnau über Kohlgrub nach Oberammergau mit der Station Oberammergau, den Haltestellen Grafenaschau, Kohlgrub Ort, Bad Kohlgrub, Saulgrub, Altenau und Unterammergau, sodann den Halteplätzen Murnau Ort, Berggeist, Jägerhaus und Scherenau nebst gleichnamiger Ladestelle für den allgemeinen Verkehr — ausgenommen Expressgut — eröffnet.

Sendungen nach den Abfertigungsstellen der Privatbahn sind mit directen Frachtbriefen anzunehmen.

Die Frachtberechnung erfolgt bis und ab Murnau, woselbst die Umkartirung der Sendungen stattfindet.

Eisenbahnwagen mit einer Bruttolast von mehr als 10.000 Kilogramm per Achse und mit einem grösseren festen Radstand als von 4 m können auf die Privatbahn nicht übergehen.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarif 9 für Garne.) Mit Giltigkeit vom 1. April wurde die Station „Senden" mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 9 für Garne aller Art einbezogen:

Von und nach	Senden	
	a	b
	für 100 kg in Mark	
Ebersbach	—	3·70
Grossschönau	4·36	3·83
Sebnitz	4·09	3·69
Seifhennersdorf	4·32	3·79

Bayerisch - Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Frachtsätze für den Verkehr mit Zonhoven.) Ab 1. April 1900 kommen für die Station Zonhoven im Verkehre mit Lichtenfels, Meiningen, Probstzella, Eger, Franzensbad und Hof die in den Deutsch-Belgischen Tarifheften Nr. 1 und 2 enthaltenen Frachtsätze der Station St. Trond zur Anwendung.

Das Gleichstellungsverzeichniss im Nachtrage XIV zu den bezeichneten Tarifheften ist dementsprechend zu berichtigen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Knndgemacht in Dnrchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- nnd Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1372	k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		a) Eisenbau- nnd Betriebsmaterialien, sowie Bahnausrüstungsgegenstände; b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Wels transit (für Sattledt), Gmnnden, Gmnnden Seebahnhof, Engelhof	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Sattledt-Grünan bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen die Welser Localbahn-Gesellschaft als Concessionärin dieser Localbahn als Empfängerin erscheint	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg; ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg nnd 1 km nnd des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	V e r s c h i e d e n	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e ad b) im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz	Gegen Vorlage der anf die hezeichnete Gesellschaft als Empfängerin lautenden Original Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz. Im Falle auf Grnnd dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung hereits geleistet worden sein sollte, gelangt nnr der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
	Welser Localbahn-Gesellschaft		Eisenbau- und Betriebsmaterialien, Bahnausrüstungsgegenstände, Fahrbetriebsmittel, Bauwerkzeuge nnd Baurequisiten	den Stationen der Welser Localbahnen	Sattledt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1373	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Schafwollgarn	Nendek	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jun 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	606 Heller		Im Kartirungswege		
1374	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Brennholz	Friedland	Wien Nordbahnhof Floridsdorf Hangsdorf Brünn Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 70 70 69 58	65 65 65 55	5 5 4 3	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
1375	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Möbel aus gehogenem Holze, nur wenn verpackt	Szeged via Triest seewärts	Konstantinopel, Dedeagatsch, Salonik	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verhandtarifes	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Oesterreich-Ungarischen Levanteverkehr, Theil 2, Heft 2	Es bestehen keine directen Frachtsätze	a) 3·33 Gulden ö. W. Gold b) 2·54 „ „ „ c) 1·84 „ „ „		Im Kartirungswege		
1376	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Garne der Pos. G—3 a des Tarifes, Theil I	Monfalcone	Horic	Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 10. Mai 1900 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	490 Heller einschl. Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		

Hiedurch wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 30 vom 15. März 1900 sub Post 1093 bis Ende December 1900 verlautbarte Frachtsatz von 516 Hellern für 100 kg für die Relation Monfalcone—Horic gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1377	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	betheiligten Verwaltungen	Papier der Classe A	Tannwald-Schumburg	Wr.-Neustadt	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Nord-Südösterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	322 Heller	279 Heller	43 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt der Partei
1378	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände, als: Radialsteine zum Schornsteinbau, Dampfkessel, Dampf-, Zwirn- und Spulmaschinen	Für die nebenbezeichneten Artikel, welche zum Erweiterungsbau der Türkischrothfärberei in Wisterschan bestimmt sind, wurde die im Ausnahmetarife XIV des Localgütertarifes Theil II, bezw. im Ausnahmetarife III und VI der hiezu gehörigen Nachträge II und III festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 Kilometern auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen.										
1379	**Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft**			Für die zum Baue eines Industrie-Etablissements in Politz-Sandau dienenden Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900, die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.										

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
82	Nr. 146 vom 23. December 1899	3230	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombran-Karwiner Reviere	B ü k k	Zufolge des mit Nachtrag II, giltig vom 1. Mai 1900 zu dem Ausnahmetarife, Tarifheft 3, für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr via Sillein—Pressburg, via Landenburg—Marchegg, bezw. Landenburg—Wien vom 1. September 1897 zur Einführung kommenden geänderten tarifmässigen Frachtsätze, welcher von 1430 h auf 1410 h per metr. Tonne (à 1000 kg) reducirt wurde, vermindert sich vom gleichen Tage ab auch der Nachlass von 74 h auf 54 h per metr. Tonne (à 1000 kg)	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. **Wien, 5. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate März 1900 und Vergleich der Einnahmen im ersten Quartale 1900 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. April 1900, Z. 20.095, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Vom k. k. Eisenbahnministerium in Wien ist mit Note vom 11. April 1900 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt worden, dass die nachbenannten Eisenbahnstrecken dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die am 10. Jänner 1900 eröffnete Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg;
2. die am 14. Jänner 1900 eröffnete Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów;
3. die demnächst zur Eröffnung gelangende Localbahn Raspenau-Weissbach.

Die unter 1 und 2 angeführten Eisenbahnstrecken stehen im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, deren gesammtes Netz, soweit Ausnahmen nicht vorbehalten sind, dem Internationalen Uebereinkommen bereits unterstellt ist, weshalb infolge deren Anmeldung eine Aenderung der Eisenbahnliste nicht erforderlich wird. Aus demselben Grunde muss das Datum des wirklichen Eintrittes dieser neuen Linien in den internationalen Transportdienst auf den Tag ihrer Eröffnung verlegt werden.

Die unter 3 angeführte Localbahn steht im Betriebe der Centralverwaltung für Secundärbahnen, Hermann Bachstein in Berlin, und ist daher in der Liste neu aufzunehmen.

Ferner hat das k. k. Eisenbahnministerium mitgetheilt, dass die in der Liste der Eisenbahnstrecken unter **Oesterreich und Ungarn**, I, A, 2 angeführte „Localbahn Auspitz" ab 1. April 1900 von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betrieben wird und deshalb in der Liste zu streichen ist.

Demgemäss ist die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, wie folgt abgeändert worden:

Oesterreich und Ungarn.

1. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder.

I. Die Nr. 2 (Localbahn Auspitz) ist **gestrichen.**

II. **Nachgetragen** ist:

15a. Localbahn Raspenau-Weissbach.

Der wirkliche Eintritt dieser Bahn in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monat vom Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens oder mit dem Tage der Betriebseröffnung, wenn diese erst später stattfinden sollte.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. April 1900 Kenntniss gegeben.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. April 1900, Z. 11.564,*) an sämmtliche Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen, in welchen mit einer Infectionskrankheit behaftete Reisende der Spitalspflege und Behandlung übergeben werden können.

Mit Bezug auf den im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 75 ddto. 5. Juli 1894 publicirten Erlass des genannten Ministeriums vom 11. Mai 1894, Z. 19.794, betreffend das Verzeichniss der Eisenbahnstationen, in welchen cholerakranke Reisende der Spitalspflege und Behandlung übergeben werden können, wird dem geehrten . . . . . eröffnet, dass das k. k. Ministerium des Innern in Ergänzung des vorbezeichneten Verzeichnisses nunmehr einen Ausweis über die Aenderungen, welche sich im Stande der Kranken-Abgabestationen seit dem Jahre 1894 ergeben haben, hinausgegeben hat. Die Veröffentlichung dieses Ausweises erfolgte in der Wochenschrift „Das österreichische Sanitätswesen" Nr. 2 ex 1900 und kann derselbe als Separatabdruck durch die Verlagsbuchhandlung Alfred Hölder in Wien, I. Rothenthurmstrasse Nr. 15, bezogen werden. Der Wortlaut dieses Ausweises erscheint auch im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 51 vom 5. Mai 1900 aufgenommen.

Der geehrte . . . . . wird eingeladen, das zur Berichtigung des eingangs bezogenen Verzeichnisses Erforderliche zu veranlassen und zugleich daran erinnert, dass die in Rede stehenden Kranken-Abgabestationen gemäss des hierämtlichen Erlasses vom 5. August 1899, Z. 35.308, auch für die Abgabe von pestkranken Reisenden in Aussicht genommen sind.

Wien, am 28. April 1900.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Haberer m. p.

Krankenabgabestationen im Eisenbahnverkehre.**)

In der Beilage zu Nr. 14 des Jahrg. 1894 d. Bl. wurde ein Verzeichniss der Eisenbahnstationen, in welchen cholerakranke Reisende der Spitalspflege und Behandlung übergeben werden können, und in Nr. 42 des gleichen Jahrganges eine Ergänzung dieses Verzeichnisses veröffentlicht. Seit dieser Zeit sind infolge Eröffnung neuer Eisenbahnlinien neue Krankenabgabestationen errichtet, aber auch Veränderungen dadurch herbeigeführt worden, dass einzelne Stationen, in denen neue Krankenanstalten oder Isolirspitäler entstanden sind, in das Verzeichniss aufgenommen, dafür benachbarte Abgabestationen als solche aufgelassen wurden.

Bei dem Herannahen der Pestgefahr sah sich das Ministerium des Innern veranlasst, die Landesbehörden zur Vorlage ergänzender Verzeichnisse dieser Abgabestationen aufzufordern (Erl. v. 17. Juli 1899, Z. 20.278, siehe Jahrg. 1899 d. Bl., S. 287), weil die anlässlich der Choleragefahr im Eisenbahnverkehre organisirten sanitären Massnahmen auch für den Fall der Pest Anwendung finden.

Nachstehend theilen wir die Veränderungen unter den in Rede stehenden Eisenbahnstationen mit, wobei jedoch bemerkt werden muss, dass auch hinsichtlich der Benennung einzelner Eisenbahnstationen, der Zahl der Betten in den Isolirlocalitäten, der Zahl der Aerzte, Vorräthighaltung von Desinfectionsapparaten einzelne Veränderungen eingetreten sind, welche hier ausser Betracht blieben.

Böhmische Commercialbahnen.

Die Endstation Königstadtl (politischer Bezirk Podèbrad) der 15 km langen Linie Křinec—Königstadtl wurde als Krankenabgabestation bestimmt. Im Isolirpavillon stehen acht Betten bereit.

Bukowinaer Localbahnen (im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen).

Linie Itzkany-Suczawa, 7 km, Abgabestation Suczawa; Linie Hadikfalva—Brodina, 51 km, Abgabestation Radautz, von Hadikfalva 9 km entfernt.

Wien-Aspangbahn.

Einzuschalten zwischen Ober-Waltersdorf und Wiener-Neustadt: 41 km, Sollenau, Nothspital mit sieben Betten, Arzt, Desinfectionsapparat; 43 km, Felixdorf, Nothspital mit acht Betten, Arzt, Desinfectionsapparat; zwischen Wiener-Neustadt und Aspang: 62 km, Erlach, Nothspital mit acht Betten, Arzt, Desinfectionsapparat; 79 km, Edlitz, Nothspital mit zwei Betten, Arzt, Desinfectionsapparat.

Graz-Köflacher Eisenbahn.

Auf der 11 km langen Linie Preding—Wieselsdorf-Stainz wurde die Station Stainz für Krankenabgabe bestimmt. Isolirhaus mit acht Betten.

In der Station Wies steht ein Desinfectionsapparat bereit.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Linie Wien—Brünn und Wien—Krakau einzuschalten: 40 km, Angern, Nothspital mit zwei Betten, Arzt; 59 km, Drösing, Infectionsspital mit sieben Betten, Arzt. Drösing ist zugleich Abgabestation auf der Linie Drösing—Zistersdorf.

327 km, Dzieditz.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Linie St. Pölten—Leobersdorf: Abgabestation Wittmannsdorf, 73 km, an Stelle von Leobersdorf, Epidemiespital, Arzt, Desinfectionsapparat.

In derselben Station, sowie in Piesting (17 km ab Gutenstein) und Sollenau (37 km) können auch auf der Linie Gutenstein—Ebenfurt Erkrankte der Spitalspflege zugeführt werden. Auf der letzteren Linie ist auch Pernitz (5 km ab Gutenstein) als Abgabestation bestimmt. Arzt, Desinfectionsapparat und Nothspital mit zwei Betten.

Auf der Linie Sigmundsherberg—Horn—Hadersdorf wurde die Station Gars (Nothspital mit sechs Betten, Arzt) für die Krankenabgabe bestimmt.

Abgabestationen auf der Linie Tulln—St. Pölten: Tulln, Nothspital mit 18 Betten, Arzt, Desinfectionsapparat; 28 km, Traismauer, Nothspital mit zwei Betten, Arzt; 37 km, Herzogenburg, Nothspital mit vier Betten, Arzt, Desinfectionsapparat; 47 km, St. Pölten, Nothspital und Infectionsabtheilung, 42 Betten, Aerzte, Desinfectionsapparat.

Auf der Linie Wien—Salzburg wurden die Abgabestationen Loosdorf und Pöchlarn aufgelassen. In Melk ist ein Desinfectionsapparat vorhanden.

Linie Kienberg-Gaming—Waidhofen a. Y. (Ybbsthalbahn, 79 km): Abgabestation, 26 km, Lunz, Nothspital mit zwei Betten, Arzt, kein Desinfectionsapparat; 35 km, Göstling, Nothspital mit vier Betten, Arzt, kein Desinfectionsapparat; 79 km, Waidhofen a. Y., siehe Linie Amstetten—Bregenz und Amstetten—Pontafel.

Linie Obergrafendorf—Mank (Niederösterreichische Landesbahn). Auf der in Obergrafendorf (12 km ab St. Pölten) abzweigenden 18 km langen Linie ist Mank als Abgabestation bestimmt.

*) Ein analoger Erlass wurde auch an die k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

**) Separat-Abdruck aus der Wochenschrift „Das österreichische Sanitätswesen" (1900, Nr. 2).

Linie Schärding—Steinach-Irdning.

Die Abgabestation Gmunden wurde aufgelassen und die von Steinach-Irdning 68 km entfernte Station Mitterweissenbach für die Krankenabgabe bestimmt.

Linie Tarvis—Laibach.

Die alleinige Abgabestation bleibt Laibach.

Linie Laibach—Rudolfswerth—Strascha (Unterkrainer Bahnen).

Abgabestation Laibach (siehe Südbahnlinie Wien—Triest).

22 km, Grosslupp, welche Gemeinde auch für die Linie Grosslupp—Gottschee, 155 km, Abgabestation ist.

76 km, Rudolfswerth, zwei Isolirspitäler.

Linie Monfalcone—Cervignano (Friauler Eisenbahn).

In der Endstation Cervignano dieser 17 km langen Bahnlinie befindet sich ein Infectionsspital, ein Arzt und ein Desinfectionsapparat.

Linie Budweis—Klein-Reifling.

Die Abgabestation Welleschin wurde aufgelassen.

Linie Wien—Gmünd—Prag.

Einzuschalten:

22 km, St. Andrä-Wördern, Nothspital mit vier Betten, Arzt; 74 km, Straning, Nothspital mit zwei Betten, Arzt; 197 km, Wittingau, als Abgabestation bestimmt an Stelle von Lomnitz, welche ebenso wie die Station Bistritz aufgelassen wurde.

In der Station Beneschau werden während der Eisenbahnfahrt infectiös erkrankte und deshalb auswaggonirte Reisende auf der Infectionsabtheilung des neuen allgemeinen öffentlichen Krankenhauses untergebracht.

Die Stationen St. Andrä-Wördern und Straning sind auch auf der Linie Wien—Eger einzuschalten.

Linie Karlsbad—Johanngeorgenstadt (63 km).

Die Station Platten (51 km ab Karlsbad), in welcher sich ein Isolirlocale mit zwei Betten, Arzt und Hausapotheke befinden, wurde für die Krankenabgabe bestimmt.

Linie Deutschbrod—Saar und Deutschbrod—Humpoletz.

Deutschbrod auf der Linie Wien—Prag—Tetschen der Nordwestbahn ist auch Abgabestation dieser 34, bezw. 26 km langen Nebenlinie. Die Kranken werden in der Isolirabtheilung des neuen allgemeinen öffentlichen Krankenhauses untergebracht.

Oesterreichische Nordwest- und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Linie Wien—Prag—Tetschen.

In der Station Kolin wurde der neue Infectionspavillon des allgemeinen öffentlichen Krankenhauses zur Aufnahme der wegen ansteckender Krankheiten auswaggonirten Eisenbahnreisenden bestimmt.

Bezüglich der Station Deutschbrod siehe die vorher erwähnten Eisenbahnlinien.

Linie Zellerndorf—Sigmundsherberg (20 km).

Die Station Röschitz (8 km ab Zellerndorf) wurde als Auswaggonirungsstation bestimmt. Nothspital mit vier Betten. Arzt und Desinfectionsapparat.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Linie Wien—Brünn—Prag—Bodenbach.

Einzuschalten:

11 km, Stadlau, Nothspital mit vier Betten, Arzt.

In Pardubitz (305 km) ist zur Aufnahme der infectionskranken Eisenbahnreisenden die Isolirabtheilung des allgemeinen öffentlichen Krankenhauses bestimmt.

Hinsichtlich Kolin (348 km) siehe oben Linie Wien—Prag—Tetschen.

Linie Wien—Marchegg (46 km).

11 km, Stadlau, Nothspital mit vier Betten, Arzt; 30 km, Siebenbrunn—Leopoldsdorf, Nothspital mit zwei Betten, Arzt; 46 km, Marchegg, Nothspital mit sechs Betten, Arzt, Desinfectionsapparat.

Linie Chotzen—Leitomischl (24 km).

In der Endstation dieser Linie finden wegen ansteckender Krankheiten von der Fahrt ausgeschlossene Eisenbahnreisende in dem neuerbauten Infectionspavillon des allgemeinen öffentlichen Krankenhauses Aufnahme.

Linie Chotzen—Halbstadt.

Einzuschalten: (40 km) Opočno, Isolirabtheilung des öffentlichen Krankenhauses.

Linie Lobositz—Libochowitz.

Die Abgabestation Libochowitz wurde aufgelassen.

Schneebergbahn (28 km).

Puchberg, Endstation der Linie Wiener-Neustadt—Puchberg und Kopfstation der Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg, hat ein Nothspital mit 12 Betten, Arzt und improvisirten Desinfectionsapparat.

Südbahn.

Linie Wien—Triest.

In Mürzzuschlag (130 km) steht ein neuerbautes Isolirhaus mit 10 Betten für Infectionskranke zur Verfügung.

Die Abgabestationen Spielfeld (271 km) und Rakek (497 km) wurden aufgelassen.

Linie Liesing—Kaltenleutgeben (7 km).

Kaltenleutgeben (Nothspital mit vier Betten, Aerzte und Desinfectionsapparat) wurde als Abgabestation bestimmt.

Linie Spielfeld—Luttenberg.

Einzuschalten: (31 km) Radkersburg, Isolirspital mit 20 Betten, Aerzte, Desinfectionsapparat.

Eisenbahnverkehr im Monate März 1900

und Vergleich der Einnahmen im ersten Quartale 1900 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1899.

Im Monate März 1900 hat das österreichische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 0·616 km erfahren, und zwar durch die am 29. des genannten Monats erfolgte Eröffnung der Strecke Kepplerplatz—Quellengasse—Gellertplatz der elektrischen Strassenbahnen in Wien.

Im Monate März 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 10,165.017 Personen und 7 740.804 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 43,780.771 erzielt, das ist per Kilometer K 2296. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9,364.671 Personen und 8,265.760 t Güter K 45,588.787 oder per Kilometer K 2496, daher resultirt für den Monat März 1900 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 8 Percent.

Im ersten Quartale 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 28,897.904 Personen und 21,344.344 t Güter, gegen 25,475.868 Personen und 23,154.453 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf K 122,925.983, im Jahre 1899 auf K 126,604.699.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 19.051 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 18.265 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1900 auf K 6452, gegen K 6932 im Vorjahre, das ist um K 480 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1900 auf K 25.808, gegen K 27.728 im Vorjahre, das ist um K 1920, mithin um 6·9 Percent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmsziffern der ersten drei Monate 1900 per Jahr ermittelten Re-

sultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1900 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	88.604
2. Leoben-Vordernberger Bahn	77.660
3. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	69.352
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	65.736
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	51.948
6. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	41.852
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	39.860
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	39.716
9. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	38.316
10. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	34.612
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	28.948
12. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	26.764
13. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	25.476
14. Böhmische Nordbahn	24.364
15. K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	23.128
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	18.648
17. Eisenbahn Wien-Aspang	15.860
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	34.452
2. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	31.104
3. Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	26.068
4. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	24.204
5. Stauding-Stramberger Localbahn	24.168
6. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	23.664
7. Bozen-Meraner Bahn	22.348
8. Kuttenberger Localbahn	22.120
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	20.596
10. Neutitscheiner Localbahn	18.516
11. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	14.762
12. Localbahn Dolina-Wygoda	13.972
13. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	13.564
14. Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	12.784
15. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	10.776
16. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	10.696
17. Localbahn Swoleňowes-Smečna	10.320
18. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	10.184
19. Localbahn Mösel-Hüttenberg	8.072
20. Unterkrainer Bahnen	8.420
21. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	7.924
22. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	7.848
23. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7.468
24. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	7.368
25. Kremsthal-Bahn	7.092
26. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.012
27. Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	6.788
28. Localbahn Gleisdorf-Weiz	6.772
29. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	6.504
30. Bukowinaer Localbahnen	6.464
31. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6.444
32. Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	6.308
33. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6.048
34. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.040
35. Localbahn Plan-Tachau	5.972
36. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5.860
37. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5.736
38. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg	5.604
39. Localbahn Asch-Rossbach	5.548
40. Mährische Westbahn	5.404
41. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5.272
42. Localbahn Strakonitz-Winterberg	5.052
43. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	4.972
44. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.816
45. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.764
46. Valsugana-Bahn	4.728
47. Localbahn Trzebinia-Skawce	4.632
48. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	4.628
49. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	4.604
50. Mühlkreis-Bahn	4.568
51. Böhmische Commercialbahnen	4.528
52. Welser Localbahn	4.452
53. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.448
54. Localbahn Wotic-Selčan	4.368
55. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	4.284
56. Neue Bukowinaer Localbahnen	4.268
57. Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.240
58. Localbahn Chabówka-Zakopane	4.184
59. Localbahn Auspitz	4.100
60. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.052
61. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.016
62. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.008
63. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.988
64. Steyrthal-Bahn	3.912
65. Localbahn Postelberg-Laun	3.884
66. Friauler Bahn	3.812
67. Gurkthal-Bahn	3.604
68. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.448
69. Ostgalizische Localbahnen	3.404
70. Localbahn Wolframs-Teltsch	3.400
71. Localbahn Wodňan-Prachatitz	3.228
72. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.184
73. Murthal-Bahn	3.100
74. Localbahn Mauthausen-Grein	3.092
75. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	3.080
76. Gailthal-Bahn	3.072
77. Localbahn Deutschbrod-Saar	3.064
78. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.060
79. Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.920
80. Pielachthal-Bahn	2.920
81. Ybbsthal-Bahn	2.884
82. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.860
83. Localbahn Modřan-Čerčan	2.852
84. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.828
85. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	2.804
86. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.700
87. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.664
88. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.664

	Kronen
89. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	2.584
90. Kolomeaer Localbahnen	2.464
91. Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	2.360
92. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.276
93. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	2.252
94. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.164
95. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.156
96. Pinzgauer Localbahn	2.152
97. Eisenbahn Unterdrauburg-Wöllan	2.124
98. Localbahn Melnik-Mšeno	2.036
99. Kleinbahn Lupków-Cisna	1.792
100. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.680
101. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.664
102. Localbahn Chrudim-Holitz	1.628
103. Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.408
104. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.380
105. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.280
106. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.104

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten drei Monaten 1900 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	8·8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	5·9
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3·6
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·9
Eisenbahn Wien-Aspang	1·1
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	0·4

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	127·9
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	89·9
Kleinbahn Lupków-Cisna	77·1
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	70·0
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	50·0
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	47·5
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	41·6
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	37·3
Welser Localbahn	27·1
Gurkthal-Bahn	21·4
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	19·2
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	17·6
Mährische Westbahn	17·2
Kolomeaer Localbahnen	16·6
Localbahn Mauthausen-Grein	16·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	15·2
Localbahn Wolframs-Teltsch	15·0
Localbahn Deutschbrod-Saar	9·7
Kremsthal-Bahn	9·6
Pinzgauer Localbahn	9·1
Localbahn Modřan-Čerčan	8·9
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8·8
Murthal-Bahn	8·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	8·6
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	7·4
Pielachthal-Bahn	7·0
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	6·2
Valsugana-Bahn	5·8
Bukowinaer Localbahnen	5·6
Localbahn Dolina-Wygoda	5·6
Localbahn M.-Budwitz—Jamnitz	5·3
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	5·0
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	4·5
Neutitscheiner Localbahn	4·1
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	2·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	2·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg	2·0
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	1·8
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	1·6
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	1·2
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	1·1
Ueberetscher Bahn	1·1
Böhmische Commercialbahnen	0·6
Neue Bukowinaer Localbahnen	0·3
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	0·3
Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	0·03

Die Friauler Bahn und die Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau haben keine Differenz der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1899 zu verzeichnen.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten drei Monaten 1900 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·3
K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	2·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	8·2
Böhmische Nordbahn	9·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	16·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	28·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	25·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	39·9

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Gailthal-Bahn	0·6
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	0·7
Localbahn Plan-Tachau	0·9
Ybbsthal-Bahn	1·1
Localbahn Asch-Rossbach	1·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·4
Localbahn Wodňan-Moldauthein	2·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·0
Ostgalizischen Localbahnen	2·1
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	2·5
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	2·6
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	2·9
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	5·1

(Fortsetzung auf Seite 1220.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März	
					1900				1899		Differenz per Kilom. in Percent		
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.359	8.214	4,499.831	2,397.674	3,925.455	12,962.528	16,887.983	2.020	17,403.719	2.119	— 4·7	8.343	8.214
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.178	8.510	1.215	7.010	8.225	548	8.204	547	+ 0·2	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.347	1.998	2.709	5 987	8.696	378	10.958	476	— 20·6	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.069	2.626	1.962	7.548	9.510	288	5.638	171	+ 68·4	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	2.942	1.597	1.769	3.819	5.588	151	4.430	120	+ 25·8	37	37
Bukowinaer Localbahnen	168	168	12.595	25.074	13.858	93.438	107.296	639	112.122	667	— 4·2	168	168
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	26.437	15.556	19.953	41.370	61.323	369	61.730	372	— 0·8	166	166
Chabowka-Zakopane	43	. . .	4.048	2.665	4.631	12.779	17.410	405	. . .	. . .	. . .	43	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn	60	. . .	4.557	6.716	1.879	7.860	9.739	162	. . .	. . .	. . .	60	. . .
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	. . .	7.688	3.366	9.291	13 090	22.381	200	. . .	. . .	. . .	112	. . .
Deutschbrod-Saar	33	33	2.810	2.106	2.113	6 508	8.621	261	8.254	250	+ 4·4	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	786	8.111	227	9.753	9.980	1.247	10.320	1.290	— 3·3	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.020	4.130	3.100	9.960	13.060	653	11 959	598	+ 9·2	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.903	1.085	2.791	2.627	5.418	339	4.668	292	+ 16·1	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	5.840	3.050	3.110	7.010	10.120	259	9.259	237	+ 9·3	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.570	1.740	3.040	5.960	9.000	290	9.780	315	— 7·9	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	6 240	4.070	3.150	6.850	10.000	667	10.950	730	— 8·6	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	1.707	1.029	767	2.231	2.998	375	2 484	311	+ 20·6	8	8
Gurkthalbahn	29	29	5.760	2.870	2.860	6.700	9.560	330	8.494	293	+ 12·6	29	29
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	44	19	9.973	12.051	6.329	25.400	31.729	721	5.666	298	+141·9	44	19
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.076	5.091	321	6.091	6 412	194	2 626	80	+142·5	33	33
Krakau-Kocmyrzów	18	. . .	1.147	3.407	716	4.536	5.252	292	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	14.505	11.253	17.320	20.646	37.966	427	34.932	392	+ 8·9	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	4.227	4.004	2.293	4.216	6.509	296	3 388	154	+ 92·2	22	22
Lupków-Cisna	25	25	616	1.208	478	2.058	2.536	101	3.116	125	— 19·2	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.705	2.046	1.735	6.828	8.563	408	9.440	450	— 9·3	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.593	13.059	6.412	39.973	46.385	515	34.788	386	+ 33·4	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	20.052	3.363	17.391	9.780	27.171	513	19.692	372	+ 37·9	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	7.037	1.786	2.967	3.650	6.617	213	7.342	237	— 10·1	31	31
Modřan-Čerčau	62	62	5.588	5.365	4.374	11.245	15.619	252	14.760	238	+ 5·9	62	62
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.170	4.360	510	3.730	4.240	848	8.470	1.694	— 49·9	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.430	4.980	6.745	15.385	22.130	291	30.006	395	— 26·3	76	76
Nakří-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	1.518	317	846	1.614	2.460	176	2.456	175	+ 0·6	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.450	1.354	1.309	3.573	4.882	148	5.392	163	— 9 2	33	33
Ostgalizische Localbahnen	196	196	13.758	134.92	19.983	39.717	59.700	305	63.018	322	— 5·3	196	196
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.690	2.817	4.390	3.881	8.271	156	7.275	137	+ 13·9	53	53
Plan-Tachau	13	13	3.048	1.456	1.712	5.434	7.146	550	7.128	548	+ 0·4	13	13
Postelberg-Laun	11	11	845	1.014	417	1.955	2 372	216	4.198	382	— 43·5	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.612	4.899	446	3.806	4.252	250	4.260	251	— 0·4	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	. . .	3.235	1.202	2.589	2.870	5.459	140	. . .	. . .	. . .	39	. . .
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	13.634	4.448	7.910	14.778	22.688	218	22.702	218	0	104	104
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	1.512	1.743	532	2.094	2.626	328	2.634	329	— 0·3	8	8
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.447	1.334	959	4.090	5.049	505	5 664	566	— 10·8	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	22	2.464	1.289	1.729	4.536	6.265	285	7.516	342	— 16·6	22	22
Starkenbach-Rochlitz	20	. . .	2.543	2.820	1.321	9.482	10.803	540	. . .	. . .	. . .	20	. . .
Strakonitz-Březnitz	84	. . .	5.356	2.275	4.046	6.580	10.626	127	. . .	. . .	. . .	84	. . .
Strakonitz-Winterberg	42	32	12.187	5.124	7.491	14.170	21.661	516	20.050	627	— 17·7	42	32
Trzebinia-Skawce	60	. . .	1.364	18.140	1.282	17.792	19.074	318	. . .	. . .	. . .	60	. . .
Unterdrauburg-Wöllan	37	. . .	3.000	3.400	2 230	8.840	11.070	299	. . .	. . .	. . .	37	. . .
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.180	18.870	22.900	84.100	107.000	798	109.138	814	— 2·0	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	26.660	2.072	21.972	7.340	29.312	465	29.866	474	— 1·9	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.517	2.539	1.382	5.204	6.586	599	3.878	353	+ 69·7	11	11
Welser Localbahn	54	54	15.228	7.564	8.504	13.165	21.669	401	17.552	325	+ 23·4	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.226	21.206	4.171	13.039	17.210	1.012	19.030	1.119	— 9·6	17	17
Wodňan-Ćićenitz-Moldauthein	21	21	3.095	695	1.965	1.690	3.385	161	3.396	162	— 0·6	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	28	10.092	2 872	5.800	9.760	15.560	278	13.684	489	— 43·1	56	28
Wolframs-Teltsch	24	24	2.818	2.180	1.762	5.366	7.128	297	6.502	271	+ 9·6	24	24
Wotic-Selčan	17	17	2.876	2.756	1.748	4.653	6.401	377	7.700	453	— 16·8	17	17
Ybbsthalbahn	77	75	12.120	3.063	6.884	12.970	19.854	258	20.390	272	— 5·1	77	73
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.220	30.270	550	23.950	24.500	3.063	26.791	3 349	— 8·5	8	8
Zeltweg-Wolfsberg	50	. . .	9.800	10.980	7.640	27.500	35.140	703	. . .	. . .	. . .	45	. . .
Zwittau-Poličko-Skuč	52	52	5.360	4.446	3.499	10.175	13.674	263	11.464	220	+ 19·5	52	52

Vom 1. Jänner bis Ende März 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb
13,049.712	6,758.453	11,740 393	36,502.760	48,243.153	5.782	11,233.180	37,494.276	48,727.456	5.932	— 2·5	23.128	23.728	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
14.526	19.360	3.248	17.560	20.808	1.387	3.224	17.866	21.090	1.406	— 1·4	5.548	5.624	Asch-Rossbach
9.689	5.468	7.776	16.599	24.375	1.060	8.088	19.314	27.402	1.191	— 11·0	4 240	4.764	Beneschau-Wlaschim
3.722	6.099	5.817	20.445	26.262	796	5.437	13.118	18.555	562	+ 41·6	3.184	2.248	Borki wielk.-Grzymalow
8.887	8.658	5.401	18.494	23.895	646	3.346	12.844	16.190	438	+ 47·5	2.584	1 752	Brüx-Lobositzer Localb.
36.540	79.076	43.289	228.161	271.450	1.616	42 904	214.132	257.036	1.530	+ 5·6	6.464	6.120	Bukowinaer Localb.
80.563	38.872	59.633	117.572	177.205	1.067	61.184	115.398	176.582	1.064	+ 0·3	4.268	4.256	N. Bukowinaer Localb.
11.698	6.955	14.131	30.845	44.976	1.046	. . . . .					4.184	. . .	Chabowka-Zakopane
12.449	16.658	5.169	19.264	24.433	407	. . . . .					1.628	. . .	Chrudim-Holitzer L.B.
19.912	8.536	24.996	38 017	63.013	563	. . . . .					2.252	. . .	Delatin-Kołomea-Stef.
7.884	6.039	5.998	19.278	25.276	766	6.594	16.448	23.042	698	+ 9·7	3.064	2.792	Deutschbrod-Saar
2.349	22.144	701	27.244	27.945	3.493	876	25.588	26.464	3.308	+ 5·6	13.972	13.232	Dolina-Wygoda
14 900	11.620	8.870	28.460	27.330	1.867	10.159	24.163	34.322	1.716	+ 8·8	7.468	6.864	Fehring-Fürstenfeld
14.516	2.632	9.120	6.132	15.252	953	10.157	5.095	15.252	953	0	3.812	3.812	Friauler Bahn
20.500	7.720	9.470	18.090	27.560	707	10.196	15.449	25.645	658	+ 7 4	2.828	2.632	Fürstenfeld-Hartberg
14.780	5.040	8.440	15.360	23.800	768	8.344	15.624	23.968	773	— 0·6	3.072	3.092	Gailthal-Bahn
17.710	9.220	8.850	16.550	25.400	1.693	7.744	19.177	26.921	1.795	— 5·7	6.772	7.180	Gleisdorf-Weiz
4 114	3.626	1.695	6.876	8.571	1.071	1.468	6.960	8.428	1.054	+ 1·6	4.284	4.216	Göpfritz—Gr.-Siegharts
15.830	7.910	7.700	18.420	26.120	901	8.241	13.288	21.529	742	+ 21·4	3.604	2.968	Gurkthalbahn
27.050	23.795	17.111	53.752	70.863	1.611	3.735	9.706	13.442	707	+127·9	6.444	2.828	Karlsb.-Johanngeorgst.
3.439	15 387	940	19.387	20.327	616	720	16.720	17.440	528	+ 16·6	2.464	2.112	Kolomeaer Localbahnen
4.867	5.933	2 983	9.728	12.711	706	. . . . .					2.804	. . .	Krakau-Koomyrzów
42.183	24.305	52.791	57.844	110.635	1.243	59.415	52.053	111.468	1.252	— 0·7	4.972	5.008	Lemberg-Bełzec
11.429	13.543	6.660	12.310	18.970	862	5.762	4.222	9.984	454	+ 89·9	3.448	1.816	Lemberg (Klep.)-Janów
2.062	4 844	1.404	9.784	11.188	448	491	5.840	6.331	253	+ 77·1	1.792	1.012	Lupków-Cisna
8.149	6.870	5.008	19.993	25.001	1.191	5.742	18.008	23.750	1.131	+ 5·3	4.764	4.524	Mähr.-Budwitz-Jamn.
30.251	32.783	18.710	104.262	122.972	1.366	20.934	83.968	104.902	1.165	+ 17 2	5.464	4.660	Mährische Westbahn
68.126	11.780	61.221	31.674	92.895	1.753	37.174	17.452	54.626	1.031	+ 70·0	7.012	4.124	Marienbad-Karlsbad
21.093	5.696	10.286	13.676	23.962	773	10.656	9.986	20.642	666	+ 16·1	3.092	2.664	Mauthausen-Grein
19.095	15.641	12.905	31 290	44.195	713	12.674	27.908	40.582	655	+ 8·9	2.852	2.620	Modřan-Cerčan
5.790	12.140	1.410	9.430	10.840	2.168	1.326	14.182	15.508	3.102	— 30·1	8.672	12.408	Mösel-Hüttenberg
26.290	14.190	18.015	40.915	58.930	775	18.543	35.560	54.103	712	+ 8·8	3.100	2.848	Murthal-Bahn
6.080	937	3.096	4.870	7.966	569	2.652	4.932	7.584	542	+ 5·0	2.276	2.168	Nakří-Netolitz—Netolitz
5.674	3.001	2.936	8 447	11.383	345	3.452	10.596	14.048	426	— 19·0	1.380	1.704	Neuhaus-Neubistritz
42.704	38.713	60.288	106.590	166.878	851	64 610	105 644	170.254	869	— 2·1	3.404	3.476	Ostgalizische Localb.
22.665	6.212	12.541	15.996	28 537	538	12.794	13.321	26.115	493	+ 9 1	2.152	1.972	Pinzgauer L.B.
8.533	3.843	5.155	14 256	19.411	1.493	4.918	14.678	19.596	1.507	— 0·9	5.972	6.028	Plan-Tachau
2.686	6.582	1.281	9.399	10.680	971	1.312	11.834	13.146	1.195	— 18·7	3.884	4.780	Postelberg-Laun
4.828	13.033	1.321	11.089	12.410	730	1.310	12.880	14.190	835	— 12·6	2 920	3.340	Potscherad-Wurzmes
7.346	3.536	5.862	7.862	13.724	352	. . . . .					1.408	. . .	Rakonitz-Mlatz
35.134	12.125	19.034	37.020	56.054	539	20.422	35.680	56.102	539	0	2.156	2.156	Rakonitz-Pl.-Petschau
5.948	3.768	1.656	6.446	8.102	1.013	1.800	5 000	6.800	850	+ 19·2	4.052	3.400	Schlackenw.-Joachimst.
8.172	3.103	2.835	8.733	11.568	1.157	3.558	8.974	12.532	1.253	— 7·7	4.628	5.012	Schwarzenau-Waidhofen
7.069	3.302	4.991	11.956	16.947	770	5.684	11.706	17.390	790	— 2·5	3.080	3.160	Schwarzenau-Zwettl
9.506	8.051	4.991	27.533	32.524	1.626	. . . . .					6.504	. . .	Starkenbach-Rochlitz
12.240	5.401	9.179	17.676	26.855	320	. . . . .					1.280	. . .	Strakonitz-Březnitz
27.955	12.579	16.843	36.191	53.034	1.263	13.800	33.926	47.726	1.491	— 15·3	5.052	5 964	Strakonitz-Winterberg
4.710	67.852	3.960	65.540	69.500	1.158	. . . . .					4.632	. . .	Trzebinia-Skawce
8.540	5.800	5.680	13.970	19.650	531	. . . . .					2.124	. . .	Unterdrauburg-Wöllan
70.100	48.450	63.400	218 700	282.100	2.105	64.185	246.596	310.781	2.319	— 9·2	8.420	9.276	Unterkrainer Bahnen
66 883	5.211	51.653	22.838	74.491	1.182	49.611	20.787	70.398	1.117	+ 5·8	4.728	4.468	Valsugana-Bahn
10.448	6.067	3.743	12.024	15.767	1.434	3.392	7.126	10.518	956	+ 50 0	5.736	3.824	Vöcklabruck-Kammer
43 314	20.718	24.789	35.334	60.123	1.113	24.214	23.066	47.280	876	+ 27·1	4.452	3.504	Welser Localbahn
													Wittmannsdorf-(Leobd. Ebenfurther Eisenb.
18.085	54.949	11.084	43.247	54.331	3.196	12.922	37.088	50.010	2.942	+ 8·6	12.784	11.768	
5.800	1.488	4.476	4.264	8.740	416	4.376	4.522	8.898	424	— 2 0	1.664	1.696	Wodnan-Moldauthein
29.681	7.503	16.487	28.732	45.219	807	11.694	24.248	35.942	1.284	— 37·1	3 228	5 136	Wodnan-Prachatitz
7.506	6.270	4.734	15.665	20.399	850	4.704	13.042	17.746	739	+ 15·0	3.400	2.956	Wolframs-Teltsch
8.106	6 302	4.908	13.658	18.566	1.092	5.008	15.652	20.660	1.215	— 10·1	4.368	4.860	Wotic-Selčan
36.898	8.916	20.008	35.529	55.537	721	16.434	36.806	53.240	729	— 1·1	2.884	2.916	Ybbsthalbahn
7.070	86.870	1.650	67.250	68.900	8.613	1.497	68.882	70.379	8.797	— 2·0	34.452	35.188	Zeltweg-Fohnsdorf
23.870	20.170	16.210	46.830	63.040	1.401	. . . . .					5.604	. . .	Zeltweg-Wolfsberg
17.097	9.329	11.155	23.220	34.375	661	10.782	18.442	29.224	562	+ 17·6	2.644	2.248	Zwittau-Poličká-Skuč

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März	
					1900				1899				
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2 422	3.954	1.114	5.837	6.951	290	7.008	292	— 0·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.674	3.743	337	3.123	3.460	692	6.594	1.319	— 47·5	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	190 253	528.284	71.869	627.516	699.385	6.925	1,114.418	11 034	— 37·2	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	104	104	39.542	26.437	19 883	55.885	75.768	728	70.233	675	+ 7·8	104	104
Böhmische Nordbahn	328	328	182.507	175.906	136.071	587.018	723.089	2.205	810.804	2.471	— 10·8	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	68.490	99.109	79.678	321.526	401.204	2 157	571.904	3.075	— 29·8	186	186
Linie lit. B.	236	236	110.217	250.815	97.002	662 892	759.894	3.220	1,101.594	4.668	— 31·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	35.520	85.491	28 591	325.559	354.150	3.892	302.396	3.323	+ 17·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	882.569	1,060.693	1,030.474	4,857.843	5,888.317	5.684	6,462.572	6.238	— 8·9	1.036	1.036
Localbahnen	291	291	94 861	50.043	41.114	106.286	147.400	507	168.764	580	— 12·6	291	291
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	59.579	122.380	52.487	460.218	512.705	8.011	488.994	7.641	+ 4·8	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.748	88.128	4 596	89.382	93.978	6.265	85.795	5.720	+ 9·5	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	304.355	333.564	317.601	1,358.233	1,675.834	2 669	1,813.644	2.888	— 7·6	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	144.881	311.543	140 223	1,094.045	1,234.268	3.982	1,217.628	3.928	+ 1·4	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	622.431	802.332	753.143	3,474.107	4,227.250	3.094	4,148.752	3.037	+ 1·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	37.274	23.083	15.833	37.000	52.833	1.601	64.932	1.968	— 18·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,284.687	525.463	1,967.636	5,311.634	7,279.270	4.811	7,153.325	4.728	+ 1·8	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	8.170	. . . .	1.969	. . . .	1.969	492	2.444	611	— 19·5	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	148.370	173.241	91.468	531.289	622.757	2.185	595.314	2.089	+ 4·6	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	63.910	36 578	42.555	89.698	132.253	1.485	137.013	1.539	— 3·5	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	25 526	69.112	16.609	185.000	201.609	3.102	200.080	3.078	+ 0 8	65	65
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	2.841	1.068	1.026	1.435	2.461	352	3.312	473	— 25 6	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	27 449	21.676	15.002	63.017	78.019	404	79.142	410	— 1·5	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	27.661	7.945	42.499	32.695	75.194	2.426	76.611	2.471	— 1·8	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	. . .	2.023	3.046	790	3.096	3.886	243	. . . .	. . .	. . .	16	. . .
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.885	1.608	2.488	5.361	7.849	314	10.276	411	— 23·6	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.447	1.284	1.529	3 590	5.119	205	5.864	235	— 12·8	25	25
Königshof-Beraun-Koneprus	12	11	. . . .	6.195	. . .	6.668	6.668	556	13.176	1.198	— 53·6	12	11
Kremsthal-Bahn	70	70	16.765	12.920	11.729	33.416	45.145	645	40.586	580	+ 11·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	13.749	3.749	2.818	3.522	6.340	2.113	6.822	2.274	— 7·1	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	. . .	3.057	509	2.715	1.300	4.015	211	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2 069	4.879	1.702	4.694	6.396	213	7.908	264	— 19·3	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.425	759	425	1.200	1.625	108	1.638	109	— 0·9	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	9.017	1.433	14.246	5 834	20.080	837	21.099	879	— 4·8	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	10.296	1.414	12.065	11.672	23.737	409	27.130	468	— 12·6	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9.491	6.112	3 331	9.173	12.504	1.563	12.598	1.575	— 0·8	8	8
Otrokowitz-Wisowitz	25	. .	3.915	816	2 028	2.856	4 884	195	. . .	. . .	. . .	25	. . .
Pielachthalbahn	49	49	8.876	2.474	5.920	7.245	13.165	269	13.208	270	— 0·4	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2 527	2.070	1.550	4.179	5.729	382	7.382	492	— 22·4	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.965	839	1.813	2.311	4.124	165	4.177	167	— 1·2	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	40.875	15 257	29 988	29.584	59 572	1.752	62.046	1.825	— 4·0	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	3.841	3.458	2.418	5.686	8.104	213	9.902	261	— 18·4	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	7.371	5.323	4.682	7.436	12.118	484	9.134	365	+ 32·6	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	7.890	4 914	7.087	8.932	16.019	239	16.868	252	— 5·2	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	33	33	11.764	4.955	6.710	8.691	15.401	466	15.561	471	— 1·1	33	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	7.932	24.249	3 302	35.294	38.596	2.144	48.436	2.691	— 20·3	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.320	4.015	6.010	10.190	16.200	338	16.918	352	— 4·0	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	882	2.788	360	3.353	3.713	530	4.362	623	— 14·9	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2 124	3.630	351	1.442	1.793	179	35.982	3.598	— 95·0	10	10

Vom 1. Jänner bis Ende März 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom		1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
7.531	14.365	3.540	20.385	23.925	997	3.312	21.428	24.740	1.031	— 3·3	3.988	4 124	Časlau-Zawratetz
3.946	16.892	843	11.885	12 728	2.546	718	16.796	17.514	3.503	— 27·3	10 184	14.012	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
537.642	1,325.681	217.395	1,533.758	1,751.153	17.338	220.822	2,693.152	2,913.974	28.851	— 39·9	69.352	115,404	Aussig-Teplitzer E. a. L.
115.589	60.659	57.746	133.870	191.616	1.842	60.103	127.664	187.767	1.805	+ 2·0	7.368	7 220	Teplitz (Settenz)-R.
538.036	440.643	402.660	1,595.316	1,997.976	6.091	441.501	1,766 499	2,208.000	6.732	— 9·5	24.364	26.928	Böhmische Nordbahn
195.168	307.995	220.462	1,024.338	1,244.800	6.691	200.622	1,472.578	1,673.200	8.995	— 25·6	26.764	35.980	Buschtěhrader Eisenb.
312 351	740.538	270.084	2,073.266	2,343.350	9.929	258.?86	2,906.564	3,165.550	13.413	— 25 9	39.716	53.652	Linie lit. A
106.587	226.040	85.066	867.073	952.139	10.463	86.067	789 291	875.358	9.619	+ 8·8	41 852	38.476	Linie lit. B
2,538.173	3,041.776	3,120.637	13,905.069	17,025.706	16.434	3,191.508	15,361.502	18,553.010	17.908	— 8·2	65.736	71.632	Graz-Köflacher Eisenb.
281.937	155.865	123.436	302.993	426.429	1.465	125.040	324.028	449.068	1 543	— 5·1	5 860	6 172	Kaiser Ferdinands-Ndb Hauptbahnnetz
													Localbahnen
172.104	323.338	147.505	1,270.178	1,417.683	22.151	144.048	1,278.470	1,422.518	22.227	— 0 3	88.604	88.908	Kaschau-Oderberger B.
30.415	278.116	13.212	278.0[2	291.224	19.415	11.723	241.156	252.879	16.859	+ 15·2	77.660	67.436	Oesterr. Strecke
													Leoben-Vordernberger
891.285	848.506	1,004 910	3,539.772	4,544.682	7.237	1,127.240	3,637.954	4,765.194	7 588	— 4·6	28.948	30.352	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
426.964	783.632	441.489	2,647 748	3,089.237	9.965	468.238	2,715.664	3,183.902	10.271	— 3·0	39.860	41.084	Ergänzungsnetz
1,905.834	2,177.357	2,314.344	9,506.011	11,820.355	8.653	2,502.998	9,270.090	11,773.088	8.619	— 0·4	34.612	34.476	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
112.144	66.018	47.786	106.059	153.845	4.662	48.630	136.298	184.928	5.604	— 16·8	18.648	22.416	Ostrau-Friedlander Eb.
2,940.063	1,431.919	4,898 636	14,750.701	19,649.337	12.987	5,138.189	13,955.910	19,094.099	12.620	+ 2·9	51.948	50.480	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
21.938	. . . . .	5.271	. . . . .	5.271	1.318	6.064	. . . . .	6.064	1.516	— 13·1	5.272	6.064	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
423.672	485.500	285.759	1,529.422	1,815.181	6.369	324.684	1,427.672	1,752.356	6.149	+ 3·6	25.476	24.596	Süd-Nordd. Verbindgsb.
187.173	94.648	116.843	236.048	352.891	3.965	134.905	214.207	349 112	3.922	+ 1·1	15.860	15.688	Wien-Aspang Bahn
79.264	216.750	51.437	571.200	622.637	9.579	51.577	536.185	587.762	9.043	+ 5·9	38 316	36.172	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													b) Localbahnen
12.396	3.980	3.383	3.791	7.174	1.025	3.628	4.878	8.506	1.215	— 15·6	4.100	4.860	Auspitzer Localbahn
68.783	64.722	43.989	174.552	218.541	1.132	42.369	174.671	217 040	1.125	+ 0 6	4.528	4.500	Böhm. Commercialb.
68.429	18.966	93.923	79.288	173 211	5.587	104.863	80.639	185.502	5.984	— 6·6	23.348	23.936	Bozen-Meraner Bahn
6.684	9.239	2.657	8.775	11.432	715	. . . . .					2.860	. . .	Brandeis-Neratowitz
7.444	5.092	6.635	18.414	25.049	1.002	6.918	19.480	26 398	1.056	— 5·1	4.008	4.224	Deutschbrod-Humpoletz
7.198	3 306	4.508	10.245	14.753	590	4.350	11.816	16.166	647	— 8·8	2.360	2.588	Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . . . .	18.799	. . . .	20.371	20.371	1.697	. . . .	26.240	26.240	2.386	— 28·9	6.788	9.544	Königshof-B.-Koněprus
50.765	34.721	35.269	88.849	124.118	1.773	34.696	78.652	113.348	1.619	+ 9·6	7.092	6.476	Kremsthal-Bahn
40.889	9.007	8.333	8.256	16.589	5.530	5.960	13.804	19.764	6.588	— 16·1	22.120	26.352	Kuttenberger Localb.
8.080	1.563	6.471	3.809	10.280	541	. . . .					2.164	. . .	Laibach-Oberlaibach
6.299	8.918	4.955	19.301	15.256	509	5.308	14.864	20.172	672	— 24·3	2 036	2.688	Localb. Melnik-Mšeno
4.119	1.878	1.328	2.809	4.137	276	1.524	3.356	4.880	325	— 15 1	1.104	1.300	Mšeno—Unter-Cetno
21.609	3.733	31.598	15.498	47.096	1.962	35.224	13.259	48 483	2.020	— 2·9	7 848	8.080	Mori-Arco-Riva a. G.
30.367	3.995	32.931	33.313	66.244	1.142	30.640	54.572	85.212	1.469	— 22·3	4.568	5.876	Mühlkreis-Bahn
30.139	17.441	10.552	26.477	37.029	4.629	10.302	25.272	35.574	4.447	+ 4·1	18.516	17.788	Neutitscheiner Localb.
14.877	2.827	7.437	9.218	16.655	666	. . . .					2.664	. . .	Otrokowitz-Wisowitz
25.225	6.881	16.601	19.172	35.773	730	15.222	18.204	33.426	682	+ 7 0	2.920	2.728	Pielachthalbahn
7.604	5.549	4.518	12 165	16.683	1.112	4.882	14.688	19.570	1.305	— 14·8	4.448	5 220	Reichenau a/K.-Solnitz
7.774	1.926	4.773	5.732	10.505	420	5.386	5.260	10.646	426	— 1·4	1.680	1.704	Radkersburg-Luttenbg.
118.409	45.441	87.015	88.061	175 076	5.149	78.061	92.952	171.016	5.030	+ 2·4	20.596	20.120	Reichenberg-Gablonz-T.
12.817	14 016	7.633	21.445	29 078	765	7.530	24.476	32.006	842	— 9·1	3.060	3.368	Saitz-Göding
18.811	12.683	12.081	18 018	30.099	1.204	14.330	11.804	26.134	1.045	+ 15·2	4.816	4.180	Salzburg-Lamprechtsh.
22.870	11.925	20.570	24.659	45.229	675	21.780	22.638	44.418	662	+ 1·9	2.700	2.648	Salzkammergut-Localb.
37.315	9.824	19.883	18.122	38.005	1.151	19.484	18.111	37.595	1.139	+ 1·1	4.604	4.556	Schneebergbahn
25 007	68.122	10.468	98.284	108.752	6.042	10.132	114 816	124.948	6.942	— 13·0	24.168	27.768	Stauding-Stramberger
27.390	11 763	18.240	28 670	46.910	978	18.498	33 206	51.704	1.077	— 9·1	3.912	4.308	Steyrthal-Bahn
2.871	7.771	1.170	9.413	10.583	1 512	1.038	9.422	10.460	1.494	+ 1·2	6.048	5.976	Stramberg-Wernsdorf
6.060	24.782	1.000	24.802	25.802	2.580	1.024	98.982	100.006	10.001	— 74·2	10.320	40.004	Swoleňowes-Smečna

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März		Im Monate März 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März 1900				1899		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März	
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	7.056	10.323	4.913	22 306	27 219	698	20.455	524	+ 33·2	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	8.197	7.348	5.370	12.790	18.160	371	17.960	366	+ 1·4	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	6.197	2.506	4.390	10.610	15.000	1.000	14.354	957	+ 4·5	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.851	. . . .	5.665	5.665	708	5.784	723	— 2·1	8	8
Dampftramways.													
Brünner Strassenbahn	10	10	61.439	6.552	11.301	8.933	20.234	2.023	22.421	2.242	— 9·8	10	10
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	7	109.529	2.421	17.133	2.803	19.936	1.994	18.861	2.694	— 26·0	10	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	188.105	461	47.607	1.448	49 055	1.168	51.250	1.220	— 4·3	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	45.020	. . . .	10.646	. . . .	10.646	887	10.288	858	+ 3·4	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	96 658	. . . .	13.026	. . . .	13.026	1.861	16.500	2.357	— 21·0	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	105.394	. . . .	15.016	. . . .	15.016	2.503	16 820	2.803	— 10·7	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	7.398	4.975	2.258	6.548	8.806	629	8.517	608	+ 3·4	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	17	70.249	42.500	14.050	21.298	35.348	1.413	32 352	1.903	— 25·8	25	17
Summe	19 072	18.267	10,165.017	7,740.804	9,459.717	34,321.054	43,780.771	2.296	45,588.787	2 496	— 8·0	19.051	18.265
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	1.795	1	1.183	13	1.196	. . .	2.470	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn [1]	5·83	5.83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	. . .	102.447	. . . .	11.071	. . . .	11.071	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau [2]	11·09	8·03	2.979	. . . .	596	. . . .	596	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	21.351	. . . .	2.487	. . . .	2.487	. . .	2.694	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·49	6·49	66.465	. . . .	7.211	. . . .	7.211	. . .	8.070	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	7·72	. . .	53.648	. . . .	11.531	. . . .	11.531	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.554	. . . .	1.288	. . . .	1.288	. . .	1.232	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	17·15	. . .	403.120	. . . .	60.428	. . . .	60.428	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	20.366	. . . .	5.154	. . . .	5.154	. . .	6.884	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	332.046	. . . .	35.294	. . . .	35.294	. . .	36.201	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	3·14	116.889	. . . .	17.964	. . . .	17.964	. . .	16.303	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·27	. . .	79.556	. . . .	12.357	. . . .	12.357	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahn	10·44	. . .	103.651	. . . .	10.348	. . . .	10.348	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn	15·30	12·29	747.654	. . . .	76.537	. . . .	76.537	. . .	59.230	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	55.303	. . . .	3.288	. . . .	3.288	. . .	4.112	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	154.527	. . .	18.260	. . . .	18.260	. . .	17.779	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	3·32	115.814	. . .	13.136	. . . .	13.136	. . .	7.624	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	9·93	9·93	115 808	12	13.740	12	13.752	. . .	12.323	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener elektrische Strassenb.	25·21	17·42	1,971.092	. . . .	263.403	. . . .	263.403	. . .	188.173	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	4·21	53.101	. . . .	8.741	. . . .	8.741	. . .	7.843	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·109	0·109	9.639	. . . .	352	. . . .	352	. . .	498	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·397	0·397	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0·199	0·199	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn [1]	0·212	0·212	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

[1]) Der Betrieb bleibt während der Wintermonate eingestellt.
[2]) Der Betrieb ist bis auf die Ringbahnlinie in Baden eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende März 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
20.766	29.577	14.550	62.706	77.256	1.981	13 325	42 965	56.290	1.443	+ 37·3	7.924	5.772	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
24.991	20 320	13.049	36.167	49.216	1.004	11.376	34.922	46.298	945	+ 6·2	4.016	3.780	Preding-Wdf.-Stainz; Pöltschach-Gonobitz; Kapfenberg-Seewies
17 555	6 379	12.184	27.917	40.101	2.674	17.244	22.434	39.678	2.645	+ 1·1	10.696	10.580	Ueberetscherbahn
. . . . .	4.188	. . . .	12.612	12.612	1.577	. . . .	12.586	12.586	1.573	+ 0·3	6.308	6.292	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
194.960	23.161	35.086	30.092	65.178	6.517	35.016	30.141	65.157	6.515	+ 0·03	26.068	26.060	Brünner Strassenbahn
329.549	7.322	52.208	8.304	60.512	6.051	48.139	8.439	56 578	8.083	— 25·1	24.204	32.332	Brünner Localeisenb.-G.: Ostrau - Witkow.-Ellg.
605.583	1.185	150.963	4.099	155.062	3 692	147.502	4.284	151.786	3.614	+ 2·2	14.768	14.456	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
124.833	. . . . .	32.334	. . . . .	32.334	2.694	30 928	. . . . .	30.928	2.578	+ 4·5	10.776	10.312	Innsbruck-Hall i. T.
306.169	. . . . .	41.415	. . . . .	41.415	5.916	47.620	. . . . .	47.620	6.803	— 13·0	23.664	27.212	Kahlenberg - Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
325.583	. . . . .	46.657	. . . . .	46.657	7.776	47.898	. . . . .	47.898	7 983	— 2·6	31.104	31.932	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
20.931	12 093	5.801	15.340	21.141	1.510	5.654	15.120	20.774	1.483	+ 1·8	6.040	5.932	Salzburger Eisenb. u. Tr.
214.234	83 937	42.763	42.017	84.780	3.391	33.304	33.286	66.590	3.918	— 13·5	13.564	15.672	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
28,897.904	21,344.344	27,350.079	95,575.904	122,925.983	6.452	27,411.579	99,193.120	126,604.699	6.932	— 6·9	25 808	27.728	**Summe**

Zahnradbahnen.

. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
4.620	5	2.902	56	2.958	. . .	4.242	136	4.378	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn

mit elektrischem Betrieb

312.122	. . . . .	33.724	. . . . .	33.724	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
8.164	. . . . .	1.633	. . . . .	1.633	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
6.072	. . . . .	10.678	. . . . .	10.678	. . .	10.421	. . . . .	10.421	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
200.325	. . . . .	21.742	. . . . .	21.742	. . .	23.622	. . . . .	23.622	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. E.
102.374	. . . . .	21.798	. . . . .	21.798	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-B.
15 980	. . . . .	3.611	. . . . .	3.611	. . .	3.468	. . . . .	3.468	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
1,182.580	. . . . .	181.193	. . . . .	181.193	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
59 244	. . . . .	14.750	. . . . .	14.750	. . .	19.144	. . . . .	19.144	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
1,006.793	. . . . .	107.503	. . . . .	107.503	. . .	104.964	. . . . .	104.964	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
345.339	. . . . .	53.322	. . . . .	53.322	. . .	47.048	. . . . .	47.018	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide
238.248	. . . . .	37.301	. . . . .	37.301	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gruppe III a Südb.-G.)
316.274	. . . . .	31.619	. . . . .	31.619	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
2,115.159	. . . . .	262.664	. . . . .	262.664	. . .	175.511	. . . . .	175.511	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
180.922	. . . . .	11.712	. . . . .	11.712	. . .	11.824	. . . . .	11 824	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
456.565	. . . . .	24.281	. . . . .	24.281	. . .	52.182	. . . . .	52.182	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
340.584	. . . . .	38.588	. . . . .	38.588	. . .	22.224	. . . . .	22.224	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
329.782	84	41.581	95	41.676	. . .	38.524	60	38.584	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
5,662.757	. . . . .	800.541	. . . . .	800.541	. . .	541.063	. . . . .	541 063	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
164.752	. . . . .	27.457	. . . . .	27.457	. . .	19.829	. . . . .	19.829	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
													Wien-Kagran

Drahtseilbahnen.

17.967	. . . . .	679	. . . . .	679	. . .	904	. . . . .	904	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

	%
Localbahn Gleisdorf-Weiz	5·7
Bozen-Meraner Bahn	6·6
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	7·7
Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	8·8
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	9·1
Steyrthal-Bahn	9·1
Unterkrainer Bahnen	9·2
Localbahn Wotic-Selčan	10·1
Localbahn Beneschau-Wlaschim	11·0
Localbahn Potscherad-Wurzmes	12·6
Stauding-Stramberger Localbahn	13·0
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	13·0
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	13·1
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	13·5
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	14·8
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	15·1
Localbahn Strakonitz-Winterberg	15·3
Localbahn Auspitz	15·6
Kuttenberger Localbahn	16·1
Localbahn Postelberg-Laun	18·7
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	19·0
Mühlkreis-Bahn	22·3
Localbahn Melnik-Mšeno	24·3
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	25·1
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	27·3
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	28·9
Localbahn Mösel-Hüttenberg	30·1
Localbahn Wodňan-Prachatitz	37·1
Localbahn Swoleňowes-Smečna	74·2

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die Transporteinnahmen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, belaufen sich im Monate März 1900 im Personenverkehre auf K 3,925.455, im Güterverkehre auf K 12,962.528, mithin im Ganzen auf K 16,887.983, bei einer Frequenz von 4,499.831 Reisenden und 2,379.674 t Güter.

Diese Ergebnisse vertheilen sich auf die westlichen Staatsbahnen mit K 2,773.215 und 3,866 522 Reisende im Personenverkehre und K 9,338.586 und 1,892.598 t im Güterverkehre und auf die Staatsbahnen in Galizien mit K 1,152.240 und 633.309 Reisende im Personenverkehre und K 3,623.942 und 505.078 t im Güterverkehre.

Gegen den Monat März 1899 ergibt sich im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 6054 bei einer Steigerung der Frequenz um 889.822 Reisende und im Güterverkehre eine Abnahme der Einnahme und der beförderten Menge um K 509.682 und 171.549 t.

Im Personenverkehre setzt sich das Minus in den Einnahmen, bezw. das Plus in der Frequenz aus einem Mehr der westlichen Staatsbahnen von K 8908 und 894.409 Reisenden und einem Weniger der Staatsbahnen in Galizien von K 14.962 und 4587 Reisenden zusammen.

In den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen sind jene der Wiener Stadtbahn, welche sich im Berichtsmonate auf K 280.991 und 1,792.627 Reisende belaufen, mit inbegriffen.

Nach deren Ausscheidung ergibt sich für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Einnahmen- und Frequenzverminderung von K 143.821 und 101.883 Reisenden, welche in den im Monate März d. J. vorherrschenden ungünstigen Witterungsverhältnissen ihre Ursache hat.

Im Güterverkehre resultirt das ausgewiesene Minus aus einer Mindereinnahme von K 655 187 und einer um 190.931 t geringeren Beförderung auf den westlichen Staatsbahnen und aus einer Mehreinnahme und Mehrbeförderung von K 145.505, bezw. 19.382 t auf den Staatsbahnen in Galizien.

Die Verminderung in der Einnahme und in dem gefahrenen Quantum der westlichen Staatsbahnen findet ihre Erklärung durch den bis gegen Ende März l. J. andauernden Kohlenarbeiterausstand, bezw. durch den hiedurch eingetretenen namhaften Ausfall an Kohlentransporten (circa 23.000 Wagen), dessen Wirkung die etwas gesteigerte Beförderung von Eisen, Erz, Holz, Cokes und Baumaterialien nicht auszugleichen vermochte.

Die Steigerung auf den Staatsbahnen in Galizien ist zum Theil auf Rechnung des Linienzuwachses (Przeworsk—Rozwadow) zu stellen, zum Theil auf die Mehrverfrachtung von Holz und Rohöl zurückzuführen. Im Getreideverkehre aus Russland und im Kohlenverkehre nach Rumänien ist eine Abnahme der Transporte zu verzeichnen.

In der Zeit vom 1. Jänner bis Ende März 1900 betragen die Einnahmen K 48,243 153 gegen Kronen 48,727.456 im gleichen Zeitabschnitte des Jahres 1899, mithin weniger um K 484.303.

Localbahn Borki wielkie-Grzymalów. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 139 und auf den Güterverkehr mit K 3733, welch letzterer eine Zunahme der beförderten Menge um 4304 t, meist Bau- und Brennholz, zeigt.

Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt. Der Personenverkehr weist eine Mehreinnahme von K 4891 bei einer Frequenzsteigerung von 7015 Reisenden auf, der Güterverkehr eine Steigerung in der Einnahme und beförderten Menge um K 21.172, bezw. 10.109 t. Die beträchtliche Verkehrszunahme erklärt sich durch den Umstand, dass gegenwärtig die ganze Linie im Betriebe steht, während im Vergleichsmonate des Vorjahres nur die 19 km lange Theilstrecke Neudek—Platten dem Verkehre übergeben war.

Kolomeaer Localbahnen. Die Mehreinnahme entfällt fast zur Gänze auf den Güterverkehr, welcher eine Zunahme der transportirten Menge um 494 t zeigt. Die verhältnissmässig bedeutende Mehreinnahme findet ihre Erklärung in der niederen Vergleichsziffer des Monates März v. J, in welchem Monate Einnahmenrückersätze in der Höhe von K 2900 geleistet wurden.

Localbahn Lemberg- (Kleparow-) Janów. Von der Mehreinnahme entfallen K 353 auf den Personenverkehr und K 2768 auf den Güterverkehr. Die Steigerung in letzterem ist hauptsächlich auf die Mehrverfrachtung von Holz und Bruchsteinen (3188 t) zurückzuführen.

Mährische Westbahn. Der Personenverkehr zeigt eine Mindereinnahme von K 1152, obgleich die Frequenz um 250 Reisende zugenommen hat. Die letztere ist dem lebhafteren Verkehre von Arbeitern zwischen nahegelegenen Stationen zuzuschreiben, während der Verkehr auf grössere Entfernungen eine Abnahme erfahren hat. Der Güterverkehr hat dagegen infolge stärkerer Ziegel-, Schotter-, Melasse- und Steintransporte eine Verkehrssteigerung von 2766 t mit einer Mehreinnahme von K 12.749 zu verzeichnen.

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad. Von der Mehreinnahme sind K 3413 auf den Personenverkehr (+ 1588 Reisende) und K 4066 auf den Güterverkehr (+ 1406 t) zu rechnen. Die Steigerung im Güterverkehre rührt hauptsächlich aus dem Durchzugsverkehre über diese Linie her.

Localbahn Mösel-Hüttenberg. Die Mindereinnahme rührt ausschliesslich aus dem Güterverkehre her, welcher im Vergleichsmonate des vorigen Jahres Gutschriften aus anderen Rechnungsperioden in der Höhe von K 4300 erhalten hat. Bei Berücksichtigung dieses Umstandes ergibt sich eine der geringen Verkehrszunahme entsprechende Mehreinnahme.

Localbahn Postelberg-Laun. Infolge des Kohlenmangels, bezw. der hiedurch veranlassten Reduction des Betriebes der Zuckerfabrik in Priesen-Postelberg gelangten 1534 t Güter weniger zum Transporte. An dem Ausfalle participiren vorwiegend Kohle, Kalksteine, Melasse und Zucker.

Localbahn Vöcklabruck-Kammer. Der Personenverkehr weist eine Frequenzsteigerung von 177 Reisenden mit einer Mehreinnahme von K 176, der Güterverkehr eine Zunahme um 1374 t und K 2532 auf. Mehrverfrachtet wurde hauptsächlich Holz.

Localbahn Wodňan-Prachatitz-Wallern. Die Mehreinnahme beläuft sich im Personenverkehre auf K 1202 (+ 962 Reisende) und im Güterverkehre auf K 674 (+ 253 t). Wenn sich trotz der Mehreinnahme per Kilometer ein ungünstigeres Resultat ergibt, so ist dies dem Streckenzuwachse (Prachatitz—Wallern) zuzuschreiben, bezw. der Ausdehnung der Bahn von 28 km auf 56 km, in welchem Verhältnisse die Einnahmen nicht zugenommen haben.

Richtigstellung der Einnahmen der k.k. Oesterr. Staatsbahnen für das Jahr 1899. Die im Transporteinnahmen-Ausweise pro December 1899 (Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900) mit fl. 111,401.525 ausgewiesene Ziffer erhöht sich auf Grund der definitiven Buchungen pro October bis incl. December 1899 um fl. 14.639, somit auf fl. 111,416.164.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die für den Monat März 1900 nachgewiesene bedeutende Mindereinnahme erscheint durch den bis 19. März andauernden Bergarbeiterausstand und den daraus resultirenden Ausfall in den Kohlentransporten begründet.

Die pro 1900 ausgewiesenen Einnahmen sind provisorisch, jene pro 1899 definitiv ermittelt.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl.	6,647.079
Auf Grund der definitiven Abrechnung der zwölf Monate 1899 richtiggestellte Jahreseinnahme	„	6,711 392
Definitive Einnahme pro 1899	„	6,643.039
Differenz pro 1899 +	fl.	68.353

Böhmische Nordbahn. Die im Monate März 1900 erzielten Mindereinnahmen gründen sich auf einen schwächeren Verkehr im Allgemeinen, besonders auf den grossen Ausfall der Kohlentransporte, welcher durch den Bergarbeiterstrike verursacht wurde.

Berichtigung der Transporteinnahmen pro 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl.	5,160.349
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis November 1899 richtiggestellte Jahreseinnahme	„	5,206.849
Definitive Einnahme pro 1898	„	5,133.822
Differenz pro 1899 +	fl.	73.018

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate März 1900 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 5938, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 176.638, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 170.700, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 2618, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 339 082, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 341.700 ergeben.

Die Mindereinnahmen im Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultiren aus dem Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1900 sind provisorisch, jene pro 1899 definitiv ermittelt.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900: Linie lit. A	fl.	4,151.218
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis November 1899 richtiggestellte Jahreseinnahme	„	4,151.582
Definitive Einnahme pro 1898	„	4,110.901
Differenz pro 1899 +	fl.	40.681
Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900: Linie lit. B	fl.	7,387.768
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis November 1899 richtiggestellte Jahreseinnahme	„	7,405.834
Definitive Einnahme pro 1898	„	7,285.909
Differenz pro 1899 +	fl.	119.925

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate März 1900 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 26.663 Personen und des Erträgnisses um K 63.506.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 31.633 t und des Erträgnisses um K 510.749.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei Getreide aller Art	um	10.245 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	3.968 t
„ Steinen aller Art	„	2.151 t
„ Erzen und Schlacken	„	2.920 t
„ Eisen und Stahl	„	1.367 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen:

bei Zucker, raffinirt	um	4.974 t
„ Zucker, roh	„	3.701 t
„ Holz aller Art	„	3.023 t
„ Kohlen	„	20.111 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 12.210 Personen und das Erträgniss um K 6314 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 14.628 t und des Erträgnisses um K 15.050 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei	Getreide aller Art	um	224 t
„	Mehl und Mahlproducten	„	336 t
„	Holz aller Art	„	315 t
„	Eisen und Stahl	„	184 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren:

bei	Zucker, roh	um	1.098 t
„	Steinen aller Art	„	3.107 t
„	Erzen und Schlacken	„	227 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 2147 Personen zu und das Erträgniss um K 961 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 6869 t und des Erträgnisses um K 11.138 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Was schliesslich die Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding betrifft, so ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche zum Monate März 1899 im Personenverkehre eine Abnahme um 1933 Personen und des Erträgnisses um K 34, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 1278 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1764.

Diesbezüglich ist hauptsächlich rücksichtlich des Artikels Holz aller Art eine Mehrverfrachtung und bei den Artikeln Getreide aller Art und Zucker, roh, eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900 . . . . . fl.	39,512.525
Auf Grund der definitiven Abrechnung der zwölf Monate 1899 richtiggestellte Einnahme . . . „	39,847.633
Definitive Einnahme pro 1898 . . . . . „	39,963.338
Differenz pro 1899 . . . — fl.	115.705

Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900 . . . . . fl.	1,052.443
Auf Grund der definitiven Abrechnung richtiggestellte Jahreseinnahme . . . . . „	1.080.888
Definitive Einnahme pro 1898 . . . . . „	997.400
Differenz pro 1899 . . . + fl.	83.488

Ostrau-Friedlander Eisenbahn:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900 . . . . . fl.	403.253
Auf Grund der definitiven Abrechnung richtiggestellte Jahreseinnahme . . . . . „	390.188
Definitive Einnahme pro 1898 . . . . . „	415.971
Differenz pro 1899 . . . — fl.	25.783

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Im Monate März 1900 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Plus von K 30.066, welches hauptsächlich bedeutenden Eisenerztransporten zuzuschreiben ist.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900 . . . . . fl.	3,094.054
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis November 1899 richtiggestellte Einnahmen . . . . . „	3,073.351
Definitive Einnahme pro 1898 . . . . . „	2,914.057
Differenz pro 1899 . . . + fl.	159.294

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1900 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro März 1900, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	— 23.748 Personen	— K 75.675
Ergänzungsnetz . . .	+ 2.403 „	+ „ 20.503
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 7.428 „	— „ 19.260

Die geringeren Einnahmen der drei gesellschaftlichen Netze sind begründet in der schlechten Witterung des heurigen März, welche nicht allein die Reiselust im Allgemeinen lähmte, sondern auch den sonst sehr lebhaften Sonntagsverkehr einschränkte.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro März 1900, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz .	+ 29.723 t — K 62.135
„ „	Ergänzungsnetz .	— 24.242 t — „ 37.143
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		+ 15.301 t + „ 46.703

Auf der garantirten Linie der Oesterr. Nordwestbahn ist in gleicher Weise, wie im Monate Februar, eine Zunahme der billiger tarifirenden Artikel auf kurzen Strecken zu verzeichnen.

Bei dem Ergänzungsnetze ist gegenüber der Abnahme des Braunkohlenverkehres auf kurzen Strecken die Zunahme der Kohleneinfuhr über Mittelwalde, bei welcher längere Strecken in Frage kommen, zu constatiren.

Die Zunahme des Verkehres auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist nahezu ausschliesslich durch den stärkeren Import von Kohlen begründet.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

a) Garantirte Strecken:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900 . . . . . fl.	10,979.827
Auf Grund der definitiven Abrechnung der zwölf Monate 1899 richtiggestellte Jahreseinnahmen „	11,373.156
Definitive Einnahme pro 1898 . . . . . „	11,110.548
Differenz pro 1899 . . . + fl.	262.608

b) Ergänzungsnetz:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900 . . . . . fl.	7,369.074
Auf Grund der definitiven Abrechnung der zwölf Monate 1899 richtiggestellte Jahreseinnahmen „	7,622.139
Definitive Einnahme pro 1898 . . . . . „	7,573.507
Differenz pro 1899 . . . . + fl.	48.632

c) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900 . . . . . fl.	3,938.772
Auf Grund der definitiven Abrechnung der zwölf Monate 1899 richtiggestellte Jahreseinnahmen „	3,990.298
Definitive Einnahme pro 1898 . . . . . „	3,806.920
Differenz pro 1899 . . . + fl.	183.378

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl 28,622.198
Auf Grund der definitiven Buchungen der zwölf Monate 1899 richtiggestellte Einnahmen	„ 29,750.303
Definitive Einnahme pro 1898	„ 28,331.098
Differenz pro 1899	+ fl. 1,419.205

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate März 1900 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres eine Zunahme um K 160.200 erfahren, und zwar ergab der Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 165.557, der Frachtenverkehr dagegen eine Mehreinnahme von K 325.757.

Die Einnahmen der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben sind um K 815 zurückgegangen. Es resultirte nämlich aus dem Personenverkehre eine Abnahme um K 1227, wogegen der Frachtenverkehr eine um K 412 höhere Einnahme lieferte.

Die Linie Spielfeld—Radkersburg hat um K 9 weniger vereinnahmt, woran der schwächere Güterverkehr Schuld ist.

Die Einnahmen der elektrischen Bahn Mödling-Brühl sind gleichfalls zurückgegangen und beträgt der Ausfall K 475.

Von den Pachtbahnen erfuhren eine Steigerung der Einnahmen:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	K 1.529
(Personenverkehr — K 65, Frachtenverkehr + „ 1.594),	
Leoben-Vordernberger Bahn	K 8.183
(Personenverkehr + K 706, Frachtenverkehr + „ 7.477),	
Graz-Köflacher Bahn	K 51.754
(Personenverkehr — K 2.415, Frachtenverkehr + „ 54.169),	
Localbahn Cilli-Wöllan	K 6.764
(Personenverkehr + K 115, Frachtenverkehr + „ 6.649).	

Eine Mindereinnahme trat dagegen bei der Radkersburg-Luttenberger Bahn ein, und zwar betrug dieselbe K 53. Hervorgerufen wurde die Abnahme durch den Rückgang des Personenverkehres.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Gegenstandsmonate wurden um 20.844 Personen weniger befördert und hiefür um K 10.472 weniger eingenommen, was ausschliesslich der ungünstigen Witterung zuzuschreiben ist.

Der Güterverkehr weist eine Minderverfrachtung von 4749 t und eine Mehreinnahme von K 5712 aus.

Es verbleiben somit noch im Ganzen K 4760 Mindereinnahmen.

Die Vergleichung der abgelaufenen drei Monate mit dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres ergibt im Personenverkehre einen Einnahmenausfall von Kronen 18.062, dagegen im Güterverkehre eine Steigerung von K 21.841, somit noch im Gesammten K 3779 Mehreinnahmen verbleiben.

Schneebergbahn. (Adhäsionsstrecke.) Im Monate März 1900 wurden um 1573 Personen mehr befördert, jedoch eine Mindereinnahme von K 437 erzielt. Im Güterverkehre ist eine Mehrverfrachtung von 659 t mit einer Mehreinnahme von K 277 zu verzeichnen. Es verbleiben somit im Gesammten K 160 Mehreinnahmen.

Berichtigung der Transporteinnahmen des Jahres 1899:

(Eisenbahn Wien-Aspang):

Einnahmen laut Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1900	fl. 942.561
Auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner bis November 1899 richtiggestellte Einnahmen	fl. 945.066
Definitive Einnahme pro 1898	„ 939.313
Differenz pro 1899	+ fl. 5.753

Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Der bedeutende Einnahmenausfall im Monate März 1900 findet darin seine Erklärung, dass infolge des Strikes der Kohlenwerksarbeiter die Kalkbrennereien den Betrieb auf ein Minimum reduciren mussten.

Auch ist bei anderen Industrien der Bedarf an Kalkstein sehr zurückgegangen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Triest-Parenzo. (Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen der Theilstrecke Buje — Parenzo und der Variante bei Parenzo.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Triest über das Ergebniss der in der Zeit vom 28. September bis 21. October 1899 stattgefundenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des vom Landesausschusse in Parenzo vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke Buje—Parenzo von km 62·285 bis km 127·249 und der Variante bei Parenzo von km 124·923 bis km 126·060 der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo zur Kenntniss genommen und im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen und im Sinne des bezüglichen von der k. k. Statthalterei in Triest befürworteten Commissionsgutachtens die Ausführung der Variante bei Parenzo mit der gleichnamigen Projectsstation in der Localität S. Eleuterio angeordnet und sohin den Bauconsens für die Projectslinie von km 62·285 bis km 124·923, mit Ausschluss der Strecke von km 68·5 bis km 69·0, sowie für die gedachte Variantenstrecke von km 124·923 bis km 126·060 (S. Eleuterio) unter Gutheissung der Commissionsbestimmungen und unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundflächen ertheilt.

[E.-M.-Z. 58.238/18 ex 1899.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Abänderung der Bezeichnung der Station „Sudoměřic“ und Haltestelle „Schiedowitz“.) Zufolge Kundmachung der genannten Staatsbahn-Direction wurde die bisherige Bezeichnung der auf der Linie Gmünd—Prag gelegenen Station „Sudoměřic“ mit 1. Mai in „Sudoměřic-Nemyšl“ und die Bezeichnung der auf der Linie Tschischkowitz—Obernitz gelegenen Personenhaltestelle „Schiedowitz“ ebenfalls mit 1. Mai in „Schiedowitz-Noywitz“ abgeändert.

— (Staatsbahn-Direction Pilsen: Abänderung der Bezeichnung der Station Blisowa-Bischofteinitz in „Blisowa“.) Obige Staatsbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 27. April, dass die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Prag — Furth i. W. gelegenen Station Blisowa-Bischofteinitz vom 1. Mai angefangen in „Blisowa“ abgeändert wurde.

Gaisbergbahn. (Eröffnung des Betriebes.) Einer Kundmachung obiger Bahn zufolge hat die Eröffnung des Bahn- und Hotelbetriebes am 1. Mai stattgefunden.

Localbahn Raspenau-Weissbach und Friedland Reichsgrenze nächst Hermsdorf. (Bestätigung des Betriebsdirectors.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der Centralverwaltung für Secundärbahnen Hermann Bachstein in Berlin den Ingenieur Richard Weiss als verantwortlichen, definitiven Betriebsdirector der Localbahnen Raspenau-Weissbach und Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf bestätigt.

[E.-M.-Z. 6537/13.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis 8. Mai 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien

2. Mai, um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Bosnia", Capitän L. Ivancich,
mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

3. „ um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
(in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien),
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

4. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Danubio", Capitän D. Mistrorigo,
mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittaveccbia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzoia, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusaveccnia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

5. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Almissa", Capitän E. Winterhalter,
mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

8. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Thetis", Capitän A. Foresti,
mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzoia, Gravosa, Casteinuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

2. Mai, Dampfer „Thetis", Capitän A. Foresti
4. „ Dampfer „Thetis", Capitän A. Foresti
7. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cosciancich
} nm Mitternacht.

Vergnügungsfahrt:

6. Mai, nm 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, nach Venedig.

Levante und Mittelmeer.

2. Mai, nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern.

3. „ um 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Ceres", Capitän S. Lucovich,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea†, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonicb, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas und Kustendje.

6. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Castore", Capitän G. Damianovich,
mit Berührung von Finme,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè und Smyrna.

8. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Ettore", Capitän L. de Stabile,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Inceboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa und in Piräus nach Chios und Smyrna.

9. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.

†) Die Ausstellung in Canea wurde am 1. Mai eröffnet und dauert einen Monat.

Ostindien, China und Japan.

3. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),**.
Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich,
mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen.
mit Berührung von Fiume*, Port Said, Suez, Aden, eventuell Karachi oder Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän G. Morovich,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Juni, Dampfer „Urano", Capitän M. Dabcevich, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Frankreich. (Bau eines Dampfers für die Compagnie générale Transatlantique.) Der auf der Werfte von Saint-Nazaire erbaute Dampfer „La Savoie" der Compagnie générale Transatlantique, welcher in nächster Zeit seine erste Reise nach New-York antreten wird, ist der derzeit grösste Postdampfer der französischen Flagge. Die Länge des Schiffes beträgt 177 m, die Breite 18·20 m, die Tiefe des Schiffskörpers vom Bord bis zum Kiel 12 m. Der Schiffskörper ist aus Stahl hergestellt und gegen Versinken im Falle schwerer Havarie (Zusammenstoss, Auffahren auf Klippen etc.) durch ein absolute Sicherheit gewährendes System von Schoten (cassettenförmige Abtheilungen zwischen den mehrfachen Seitenwänden und auch zwischen den beiden von einander getrennten Maschinenräumen) geschützt. Die beiden Compound-Schiffsmaschinen (Triplex-Expansion, System Stephenson, durch welches die belästigenden Stösse der Kolben auf ein Minimum reducirt werden) entwickeln einen Krafteffect von 22.000 Pferdekräften, durch welche, bei voller Belastung des Schiffes und in mittlerem Seegange, durchschnittlich eine Fahrgeschwindigkeit von 22 Knoten per Stunde erzielt werden kann. Das Schiff ist seiner ganzen Länge nach in fünf Decke getheilt nebst einem über das Oberdeck gestellten, 100 m langen Promenadedeck für Passagiere I. und II. Classe, auf welchem 18 Rettungsboote und eine entsprechende Anzahl von Rettungsflötzen schwebend angebracht sind. Der Dampfer fasst eine Anzahl von 1325 Personen, hievon:

Passagiere:	Anzahl
Am Luxusplatze	59
in der I. Classe	378
in der II. Classe	118
in der III. Classe	398
Summe der Passagiere	953

Bemannung:	Anzahl
Schiffsofficiers-Stab mit Inbegriff der Aerzte	22
Schiffsmannschaft	170
Bedienungspersonale, als:	
Köche, Diener und Dienerinnen etc.	180
Summe	372

somit im Ganze 1325 Köpfe.

— (Statistik pro 1899 der Ergebnisse der Pariser Binnenschiffahrt.) Dem officiellen statistischen Berichte pro 1899 zufolge wurden im Bereiche der Pariser Stromstrecke der Seine im Jahre 1899 Güter im Gewichte von 5,441 000 t, gegenüber von 4,539.000 t im Vorjahre 1898, zu Schiff verladen. Das Mehrergebniss von 902.000 t ist zum grösseren Theile der Zufuhr von Baumaterialien für den Bau der Métropolitain (Untergrundbahn), der Gare du Quai d'Orsay (Personenbahnhof der Hauptlinie Paris—Orléans) und der Weltausstellungsobjecte zu verdanken. Der Pariser Localgüterverkehr auf der Seine ist übrigens seit dem Jahre 1888 von damals 2,400.000 t in constanter Zunahme begriffen. Auch über die Grenzen der Gemarkung von Paris hinaus, im Bereiche der vier Seine-Departements bis zur Ausmündung der Seine in den Canal La Manche, hat sich der Binnenschiffahrtsverkehr in neuerer Zeit namhaft gehoben und erreichte Ende 1899 eine Bewegung von 11,638.000 t, gegenüber 10,116.000 t im Vorjahre 1898, d. i. mehr 1,522.000 t. Zu diesem Aufschwunge tragen die neuen rationellen Hafenanlagen in Paris und den übrigen Seinestationen, die allseitige Einführung entsprechender Ladevorrichtungen und die constructive Verbesserung der Seineschiffe wesentlich bei.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Juni 1900 gelangen zwischen Stationen der Linie Dux—Pilsen—Eisenstein und Stationen der Localbahn Rakonitz-Mlatz über Mlatz directe Fahrkarten II. und III. Classe für einfache Fahrt, ferner in einigen Relationen dieser Localbahn Rückfahrkarten III. Classe mit dreitägiger Giltigkeit zur Einführung.

Wien, am 2. Mai 1900. [448]

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1900 ist ein neuer Tarif, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, des Norddeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes in Wirksamkeit getreten, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1891 nebst Nachträgen, ferner der Tarif, Theil II, Heft 6, erste Abtheilung, vom 15. October 1893, dann die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff vom 1. Juli 1898 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, sowie die Anhänge zu den Heften 1 und 2 des Theiles II der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. Juli 1892 und 1. August 1895 aufgehoben werden.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhugen oder Beschränkungen des directen Verkehres eintreten, bleiben die bezüglichen Taxen bis 31. Juli 1900 in Geltung.

Wien, am 2. Mai 1900. [449]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kremsthalbahn.

Einführung directer Personenzugs-Fahrkarten.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1900 gelangen zwischen Wels Stadt und Wels Volksgarten einerseits und Bad Hall über Unter-Rohr andererseits directe Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe zur Einführung.

Die Fahrpreise betragen für II. Classe K 2·34, III. Classe K 1·58.

Wien, am 1. Mai 1900. [450]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände.

Ausgabe eines Tarif-Nachtrages.

Zum Theil I, Abtheilung B, der Tarife der Deutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbände vom 1. April 1899 tritt am 1. Mai 1900 ein Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher neue Bestimmungen für die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen, sowie Aenderungen der Güterclassification enthält.

Wien, am 30. April 1900. [451]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Betriebsausweiche Schönau für Betriebszwecke.

Am 1. Mai 1900 wurde die Betriebsausweiche Schönau, gelegen zwischen den Stationen Klein-Reifling und Weissenbach-St. Gallen (in km 75·5/6) der Linie Amstetten—Pontafel für Betriebszwecke ohne sonstige Abfertigungsbefugnisse eröffnet.

Villach, am 1. Mai 1900. [452]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verschiebung des Einführungstermines der neuen Fahrpreise im Verkehre mit Pöstyén.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 41 vom 10. April 1900 publicirte Einführung directer Fahrkarten für Schnell- und Personenzüge zwischen Krakau und Lemberg einerseits und Pöstyén andererseits wird bis auf Weiteres verschoben.

Wien, am 1. Mai 1900. [453]

Elbe-Umschlagsverkehr.

Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Svojšic bestehenden Frachtsätze.

Mit 31. Mai 1900 wird die Station Svojšic der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche blos dem Verkehre mit der dortigen Zuckerfabrik gedient hat, aufgelassen, und treten infolgedessen die im Elbe-Umschlagstarife mit Oesterreich enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Zucker, sowie des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Düngemittel mit gleichem Termine ausser Kraft.

Wien, am 2. Mai 1900. [454]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Reexpedition in Györ.

Den Lagerhäusern der Actiengesellschaft der Waarenmagazine der königl. Freistadt Györ wird im Elbe-Umschlagsverkehr auf Grund des Elbe-Umschlagstarifes für Ungarn vom 1. August 1899 ab 15. Mai 1900 die Reexpeditionsbefugniss zugestanden, und zwar: für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, ferner für Klee-, Esparsetten- und Luzernensamen in Wagenladungen von mindestens 5000 Kilogramm im Verkehre mit folgenden Relationen: Budafók, Budapest d. v., den Stationen der Strecken Györ—Budapest, Kelenföld, Siófók—Tetény und Szekesfehérvar—Nagy-Igmánd.

Wien, am 28. April 1900. [455]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnen.

Localbahn Raspenau-Weissbach.

(Centralverwaltung für Secundärbahnen Hermann Bachstein in Berlin.)

Einführung ermässigter Tarifsätze für den Uebergangsverkehr.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung treten für den Verkehr von und nach Raspenau transit nachstehende ermässigte Tarifsätze in Kraft:

Kilometer	Zwischen Raspenau transit und	Transportgebühren pro 100 Kilogramm für											
		Eilgüter			Frachtgüter								
						Normalclasse		Wagenladungsclasse					
											Specialtarif		
		gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	sperrige	I	II	A	B	C	1	2	3
		in Hellern											
5	Haindorf-Liebwerda	30	30	30	22	16	16	12	12	12	12	12	12
2	Mildenau	18	18	18	11	9	9	7	7	7	7	7	7
4	Mildeneichen	—	—	—	—	—	—	10	10	10	10	10	10
7	Weissbach	38	38	38	29	21	21	15	15	15	15	15	15

Berlin, am 30. April 1900. [456]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova.

Verschiebung der Einführung des neuen Tarifes.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 37 vom 31. März 1900 verlautbarte Einführung eines neuen Tarifes für den vorangeführten Verkehr wurde bis auf Weiteres vertagt.

Wien, am 4. Mai 1900. [457]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung von solchen.

Südbahn-Gesellschaft.

In der elektrischen Bahnstrecke Klausen — Hinterbrühl wurde der Verkehr am 9. April wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

9. April. Auf der Localbahn Branowitz-Pohrlitz wurde wegen Hochwassers der Gesammtverkehr eingestellt.

30. April. Auf der Localbahn Branowitz-Pohrlitz wurde mit dem Zuge 3730 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

4. Mai. In der Strecke Eszterháza—Kis-Czell wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Russischer Holzverkehr. (Ergänzung der Waarennomenclatur des Artikeltarifes für Holz.) Mit Giltigkeit vom 1./14. April a/n. St. 1900 wurde die III. Kategorie der Waarennomenclatur des Artikeltarifes für die Beförderung von Holz etc. auf den russischen Eisenbahnen durch Aufnahme von Knüppelholz und Klötzen sämmtlicher Holzgattungen, bis 3 Arschin (= 2·1 m) lang und mit einem Durchmesser von höchstens 5 Werschok (= 22 cm) am schwachen Ende (Zopfstärke), ergänzt.

Württembergisch - Schweizerischer Güterverkehr. (Ausnahmetaxen für Cement ab Würtingen.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1900 wurde die Station Würtingen in den Ausnahmetarif 9 für Cement im Nachtrag II zum Theil II, Heft 2, der Tarife für den Württemberg-Schweizerischen Güterverkehr vom 1. November 1892 einbezogen:

Die directen Frachtsätze ergeben sich für
Buchs (Rheinthal) durch Abzug von 8 Cts.
Rorschach „ „ „ 5 „
St. Margrethen „ „ „ 9 „
und für alle übrigen Stationen „ „ „ 4 „
von den entsprechenden Taxen für Münsingen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Richtigstellung.

In der in den Nummern 47, 48 und 49 dieses Blattes publicirten **Bau-Ausschreibung** der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck ist der Einreichungstermin der Offerte insofern unrichtig, als für denselben nicht der 8. Mai, sondern der **15. Mai** zu gelten hat.

Innsbruck, am 1. Mai 1900.

Dachpix (Theercement).

Auf Jahre hinaus wasserdichter Conservirungsanstrich für alte und neue **Pappen-, Blech- und Holzdächer;** tropft nicht im Sommer, reisst nicht im Winter. (618)

Pix-Dachpappen,
elastisch und wetterbeständig.

Wiederverkäufer erhalten entsprechenden Rabatt.

Auskünfte, Brochuren etc. senden auf Wunsch Heilpern & Haas, Wien, I. Schulerstrasse 18.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzng gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein nnd dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Ronte) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnuog	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandeoer Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirong erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1380	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Brennholz	Bilnitz-Brumov	Ung.-Ostra	Aufgabe von oder Frachtzahlnog für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Eode December 1900	Localtarif	Verschieden	39 Heller	50 Heller / 61 Heller	Im Kartirungswege		Das Abladen der Brennholzsendungen haben die Partelen auf eigene Kosteo zu besorgen
			Holz des Specialtarifes 2											
			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C		Butschowitz									
1381	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Holzgeist (Methylalkohol)	Zbirow-Haltestelle	Pozsony-Ujváros	a) Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Frachtzahlnog für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	bis anf Widerruf, längsteos aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 458 Heller b) 308 „	a) 458 Heller b) 308 „	Im Kartirungswege		
			Essigsäure (Essigsprit) Aceton (Holzessig), Holzsäure											
1382	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Säcke, leere gebrauchte	Zbirow-Haltestelle	Usora	a) Aufgabe io beliebigen Mengen. b) Frachtzahlnog für mindesteos 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 543 Heller b) — „ c) — „	a) 565 Heller b) 565 „ c) — „	Im Kartirungswege		
			Fässer, elserne, gebrauchte, leer retoorgehend								a) — Heller b) 720 „ c) 694 „			
			Holzgeist (Methylalkohol)	Usora	Zbirow-Haltestelle						a) — Heller b) 720 „ c) 522 „			
			Holzkalk (unreloer; holzessigsaurer Kalk)											

Für die Umladung der Sendungen io Bosoa-Brod werden die im Localtarif (Theil II) der Bosnisch-hercegovioischen Staatsbahnen festgestellten Gebühren — unter Berücksichtigung der obeodaselbst enthaltenen Bestimmungen — separat berechnet

Fortlaufende Nummer	1383	1384	1385
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen, kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, als Frachtgut	Steinkohlentheer und Steinkohlentheerpech	Kartoffel (Erdäpfel)
	unverpackt oder nur in Strohmatten oder Leinwand verpackt / in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen), verpackt		Obst, frisches, verpackt, der Pos. O—1—a—1 des Oesterr.-Ungar. Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Nemotitz	Angern	Triest / Görz
nach	Eger (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Eger / Passau, Salzburg, Simbach
bei Erfüllung nach- und gilt stehender Bedingungen	a) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, für den Südösterr.-Ungarisch-Bayerischen Grenzverkehr. Frachtzahlung für Quantitäten a) unter 5000 kg per Frachtbrief, b) von mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) „ „ 10.000 kg „ „ „ „ und d) für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Ad c) obliegt das Abladen, ad d) das Anf- und Abladen der Sendungen den Parteien
in der Zeit	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 20. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarife, bezw. Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Bayerischen Grenzverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz	Directe Verbandfrachtsätze bestehen nicht
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 861 Heller / ad b) 391 „ / ad c) 244 „ — ad a) 633 Heller / ad b) 429 „ / ad c) 261 „	130 Heller	a) 656 / b) 496 / c) 386 / a) 496 / b) 496 / d) 238 / d) 204 / d) 146 / d) 138 / d) 146 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1386	1387	1388	1389
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
			betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Cement	Porphyrwürfel (Pflastersteine), ans Pos. 8—55—b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Brunnensalz (ans Pos. 8—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Melassa und Osmoséwasser
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Golleschau	Krzeszowice	Welchau-Wickwitz / Karlsbad B.E.B.	Przeworsk / Tinmacz-Pataliçze
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien Nordbahnhof	Myslowitz loco / Myslowitz trs. (für Sendungen nach Deutschland) / Oswiecim trs. (für Sendungen nach Deutschland) / Granica trs. (für Sendungen nach Russland)	Tarnów	Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B.
und gilt in der Zeit bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen: I. unter 5000 kg per Frachtbrief, II. von mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen, III. von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
	bis Ende December 1900	bis Ende December 1900	bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Tarif-Theil II, Heft 2 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	78 Heller	17 / 17 / 16 / 14 Heller	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	71 Heller	15 / 15 / 14 / 12 Heller	I. 864 Heller / II. 671 „ / III. 634 „	I. 838 Heller / II. 664 „ / III. 608 „
per 100 kg: Nachfass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	7 Heller	2 / 2 / 2 / 2 Heller		240 / 292 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt		
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nummer	1390	1391	1392
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Porzellan, unverpackt oder lose in Stroh, Heu u. dgl. verpackt	a) Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl, Mineraltheer, b) raffinirtes Petroleum, c) Petroleumnaphta (Rohbenzin) — in Fässern oder Reservoirwagen	37 gusseiserne Niveau-Markirungspfähle; 5 gusseiserne Niveau-Markirungspfähle, 1 Einschraubschlüssel aus Stabeisen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Poschetzau	Moinesti	Krakau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Bielitz, Dziedzitz, Krakau, Oświęcim, Saybusch-Zywiec, Szczakowa, Brody, Czernowitz, Itzkany, Jarosłau, Kolomea, Lemberg, Neu-Sandec, Podwołoczyska, Przemysl, Rzeszów, Sambor, Stanislau, Stryj, Tarnopol, Tarnów, Volksgarten, Zloczów	Eisiingen (Station der kgl. Württembergischen Staatsbahnen)	Kainsz; Halicz
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg, ad b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Als Frachtgut, bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf-, bezw. Abladen ist von den Parteien zu bewirken	Anfgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zu Regulirungszwecken der Flüsse Lomnica, Czeczwa und Dnha bestimmt sein und mit an die betreffende Banleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längsten bis Ende December 1900	vom 10. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1895	Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. April 1900	Locaitarif
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: a) 478 347, 422 302, 723 521, 794 568, 831 593, 616 452, 765 549, 665 495, 596 439, 765 549, 640 467, 586 430, 673 487, 744 535, 702 507, 744 535, 532 390, 799 571, 715 515; b) 463 335, 447 321, 470 341, 438 315	a) 475 Centimes, b) 633 „, c) 607 „	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1393	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Schnittholz der Abtheilung a/3 laut Ausnahmetarif Nr. 55 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	den in der nachstehenden Tabelle enthaltenen österreichischen Stationen	den in der nachstehenden Tabelle enthaltenen deutschen Stationen	Bestimmungen laut Ausnahmetarif Nr. 55 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 8. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 10, vom 1. December 1898 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Die bezüglichen directen Frachtsätze des vorstehend genannten Tarifes	Directer Frachtsatz des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes nach Abzug des bezüglichen Nachlasses laut Rubrik 11	Laut nachstehender Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche von Seiten der Absender bis längstens 1. April 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction, in deren Bereiche die Aufgabe der Sendungen erfolgte, zu bewirken ist	

Von	Nach: Heilbronn am Neckar	Stuttgart (alle Bahnhöfe)	Ulm	Bruchsal, Karlsruhe, Landau Hptbhf.	Frankenthal	Pirmasens	Darmstadt (alle Bahnhöfe)	Gustavsburg	Bockenheim	Hanau (alle Bahnhöfe)	Offenbach a. M.
	Nachlass in Pfennigen für 100 Kilogramm										
Bednarów	61	41	12	49	58	50	86	91	97	93	96
Bolechów, Morszyn	58	38	9	46	55	47	83	88	94	90	93
Borysław	53	33	4	41	50	42	78	83	89	85	88
Brody	45	25	—	33	42	34	70	75	81	77	80
Czernowitz, Hadikfalva, Hatna, Hliboka, Miknliczyn, Nadworna, Nepolokontz, Tartarów, Volksgarten, Worochta, Woronienka	52	32	3	40	49	41	77	82	88	84	87
Dolina	61	31	12	49	58	50	86	91	97	93	96
Komancza	53	33	4	41	50	42	78	79	78	73	76
Krasne	—	—	—	29	—	—	—	—	—	—	—
Krechowice, Skole	60	40	11	48	57	49	85	90	96	92	95
Ławoczne	61	41	12	49	58	50	86	91	94	93	94
Lemberg	53	33	4	41	50	42	78	83	86	81	86
Lemberg-Podzamcze	44	24	—	32	41	33	69	74	77	72	77
Lisko-Lukawica	53	33	4	41	50	42	73	74	73	68	71
Łnpków	53	33	4	41	50	42	78	81	80	75	78
Ożydów	41	21	—	29	38	30	66	71	77	73	76
Ottynia	56	36	7	44	53	45	81	86	92	88	91
Rawa ruska	53	33	4	41	50	42	78	79	78	73	76
Sambor	53	33	4	41	50	42	78	82	81	77	81
Stanislau	59	39	10	47	56	48	84	89	95	91	94
Starzawa	53	33	4	41	50	42	77	78	77	72	75
Stryj	54	34	5	42	51	43	79	84	90	86	89
Synowodzko wyżne	58	38	9	46	55	47	83	88	94	90	93
Tarnopol	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—
Ustrzyki	53	33	4	41	50	42	78	79	78	73	76
Wygoda	58	38	9	46	55	47	83	88	92	87	90
Zabłotce	45	25	—	33	42	34	70	75	81	77	80
Zagórz	53	33	4	41	50	42	72	73	72	67	70
Zborów	46	26	—	34	43	35	71	76	82	78	81
Zloczów	43	23	—	31	40	32	68	73	79	75	78

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1394	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnen	Mineralische Kohlen	Lampersdorf und Schatzlar	Smichov	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	72 Kronen per 10.000 kg		Im Kärtirungswege		
1395	**Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft**		Steine der Pos. 8—55 a des allgemeinen Tarifes, Theil I	Josefsthal-Kosmanos	Chrasterhof*)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif	18 Heller	15 Heller	3 Heller	Im Kärtirungswege		*) Die Sendungen müssen an die Länderbank oder deren Industriallen aufgegeben werden

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
19	Nr. 123 vom 24. October 1899	2140	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification im Tarife, Theil I	den von Budapest auf den Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen mindestens 400 km entfernten siebenbürgischen Stationen einschliesslich Kolozsvár	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Paloto-Ujpest, Vácz, Pozsony, Almás-Füzitö, Komárom, Györ, Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Floridsdorf, Marchegg, Simmering und Stadlau	In der Rubrik 14 ist aufzunehmen: Diese Begünstigung bezieht sich auch auf solche Sendungen, welche in einem auf einer Unterwegsstation befindlichen und die Reexpeditionsbegünstigung geniessenden öffentlichen Lagerhause reexpedirt werden. Die Rückvergütung wird bei solchen Sendungen von den auf Grund der Reexpeditionsbegünstigung von der ursprünglichen Aufgabsstation bis zur Empfangsstation bezahlten normalen Frachtsätzen gewährt	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. **Wien, 8. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 30. April d. J. unter dem Vorsitze Sr. Excellenz der Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek stattgehabten Vollversammlung wurde der Rechnungsabschluss der Commission für das Jahr 1899 festgestellt.

Hienach hat die Commission in diesem Jahre K 30,481.027 verausgabt, wovon auf den Bau der Stadtbahn K 18,994.229, auf die Arbeiten am Donaucanale K 1,669.288, auf die Wienfluss-Regulirung K 8,434.072, auf die Sammelcanäle beiderseits des Donaucanals K 1,157.200 und auf die Erhaltung und den Betrieb der Wienfluss-Regulirungs-Anlagen K 34.344 und der Hauptsammelcanäle K 97.383, endlich auf die Centralleitung K 94.511 entfielen. Die Verzinsung und Tilgung der begebenen Commissionsanlehen wurde programmmässig von den beitragleistenden drei Curien des Staates, des Landes und der Gemeinde getragen, welche für die Verzinsung Beiträge von insgesammt K 7,503.600 und für die Tilgung solche von zusammen K 300.000 leisteten.

Die seit Beginn des Baues der Wiener Verkehrsanlagen bestrittenen Gesammtauslagen haben an effectiven Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten den Betrag von K 172,726.014 und zuzüglich der gemeinsamen Auslagen von K 8,295.240 die Summe von K 181,021.254 erreicht und fallen in Absicht auf die Capitalsverzinsung und Rückzahlung K 123,764.696 dem Staate, K 19,829.386 dem Lande Niederösterreich und K 42,243.126 der Gemeinde Wien zur Last.

Für das Jahr 1900 verblieb der Commission unter Einrechnung der bei den bauausführenden Behörden vorhandenen Dotationsreste im Gesammtbetrage von Kronen 701.577 aus dem Erlöse der zweiten Emission des Commissionsanlehens ein verfügbarer Capitalsbestand von K 3,624.774; doch waren bereits die erforderlichen Einleitungen wegen Begebung der letzten Emission des Commissionsanlehens behufs Beschaffung des restlichen Geldbedarfes der Commission getroffen.

Zugleich mit dem Rechnungsabschlusse wurde der Jahresbericht über die Thätigkeit der Commission im Jahre 1899 genehmigt. Aus dem Inhalte dieses Berichtes, der sich bezüglich seiner Eintheilung dem in den Vorjahren eingehaltenen Vorgange anschliesst, ist Folgendes hervorzuheben:

In der Einleitung wird zunächst betont, dass die von der Commission auszuführenden Arbeiten im Berichtsjahre wieder einen bedeutenden Schritt der Vollendung nähergerückt sind, indem abermals ein Theil der Wiener Stadtbahn, nämlich die untere Wienthallinie sammt der umgestalteten Strecke der Verbindungsbahn vom Hauptzollamtsbahnhofe bis zum Praterstern, dann das zweite Geleise auf der Vorortelinie dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde.

Sodann gedenkt der Bericht in eingehender Weise der dieser Eröffnung vorausgegangenen Allerhöchsten Besichtigung dieser Linien, sowie der im Wesentlichen fertiggestellten Einwölbung des Wienflusses durch Seine Majestät den Kaiser am 16. Juni 1899.

Daran schliesst sich eine Besprechung des Betriebes auf den neu eröffneten Linien der Wiener Stadtbahn. Derselbe konnte sich anfänglich infolge des Massenandranges des Publicums an einzelnen Punkten der Bahn, namentlich an Sonn- und Feiertagen, nicht vollständig glatt abwickeln, gestaltete sich jedoch im weiteren Verlaufe des Sommers, nachdem sowohl das Bahnpersonale als auch das Publicum sich mehr in die neuen Verhältnisse eingelebt hatten, immer normaler. Die höchste Frequenzziffer der Stadtbahn mit 208.227 ausgegebenen Fahrkarten wurde am 2. Juli 1899 erreicht.

Auch im Berichtsjahre traten bedeutende Hochwässer auf, doch waren die an den Bauarbeiten verursachten Schäden infolge des weiter vorgerückten Stadiums der Bauten weitaus nicht so bedeutende wie in den Vorjahren. Hervorzuheben ist namentlich das Hochwasser der Wien vom 9. Mai 1899, welches eine bedeutende Höhe erreichte und allerdings auch an den Arbeiten für die Wienfluss-Regulirung grössere Schäden anrichtete; besonders aber noch das Hochwasser der

Douau vom 14. bis 23. September 1899, welches die grösste bisher beobachtete Höhe von 5·64 m über Null erreichte, aber, da die Absperrvorrichtung in Nussdorf schon in Function trat, an den in Ausführung begriffenen Arbeiten der Wiener Verkehrsanlagen keinen Schaden verursachte.

Die gedachte Absperrvorrichtung hat sich bei dieser ernsten Probe vollkommen bewährt, und bewies der Erfolg, dass dieses von der Commission für Verkehrsanlagen ausgeführte Werk den in dasselbe gesetzten Erwartungen vollkommen entsprochen und Wien vor der Calamität einer weitausgedehnten Ueberschwemmung bewahrt hat.

Trotz der durch diese Hochwässer verursachten Verzögerungen haben sämmtliche in Ausführung befindlichen Bauten der Commission infolge der überall sehr intensiven Förderung der Arbeiten, sowie der im Allgemeinen günstigen Witterungsverhältnisse namhafte Fortschritte zu verzeichnen gehabt.

Bezüglich der Stadtbahn wurde der Vollendung der Wienthallinie, der umgebauten Strecke Hauptzollamt—Praterstern und des zweiten Geleises der Vorortelinie schon gedacht, und erübrigt nur mehr hervorzuheben, dass auch die Förderung der Bauarbeiten auf der letzten, dermalen zur Ausführung gelangenden Stadtbahnstrecke, der Donaucanallinie, eine derartig nachhaltige war, dass die Eröffnung dieser Strecke, wenn auch nicht schon mit 1. Mai, so doch zuverlässig noch innerhalb des ersten Halbjahres 1901 stattfinden dürfte.

Da nach Einführung der Winterfahrordnung seitens des Publicums wiederholte Klagen über die Unbequemlichkeiten, mit welchen das Umsteigen in der Station Meidling-Hauptstrasse verbunden ist, laut wurden, hat die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction Wien ein Project für einen die verschiedenen Perrons verbindenden Personentunnel ausgearbeitet.

Infolge des dichten Zugsverkehres wurde auch die Erhöhung der concessionsmässigen Maximal-Fahrgeschwindigkeit auf der gesammten Wiener Stadtbahn von 40 auf 50 km per Stunde vom Eisenbahnministerium genehmigt. Ueber Anregung desselben Ministeriums wurde weiter behufs Durchführung der elektrischen Tractionsversuche auf der Wiener Stadtbahn die Anschaffung einer Garnitur von acht elektrischen Wagen beschlossen.

Auch die Arbeiten der Wienfluss-Regulirung waren bis zum Schlusse des Berichtsjahres schon sehr weit gediehen und namentlich die Bassinanlagen in Weidlingau, sowie die Einwölbungen innerhalb des inneren Stadtgebietes theils nahezu, theils vollständig fertiggestellt.

Von deu Hauptsammelcanälen beiderseits des Donaucanals war das Baulos 10a vollendet und befanden sich die Baulose 9 und 10b noch in Ausführung.

Von den Arbeiten zur Umwandlung des Donaucanals wurden die Wehrbrücke, die Schleuse, sowie die dazu gehörigen Hochbauten nächst Nussdorf vollständig fertiggestellt und die Arbeiten für die Quaianlagen am Donaucanale vergeben und auch in Angriff genommen.

Damit die neuerbaute Franzens-Brücke beiderseits von Quaimauern flankirt werde und die architektonische Wirkung durch das unvermittelte Aufhören der Quaimauern unterhalb der genannten Brücke nicht beeinträchtigt werde, wurde, einem von der Gemeinde Wien geäusserten Wunsche entsprechend, beschlossen, die Quaimauernanlage noch flussabwärts bis zur Verbindungsbahnbrücke fortzusetzen.

Weiter gedenkt noch der Bericht des zwischen den drei Curien vereinbarten Regulatives, betreffend die Tragung der Erhaltungs- und Betriebskosten der Wiener Verkehrsanlagen und der beschlossenen Bildung eines besonderen Fonds aus den Fructificationszinsen der jeweiligen Cassenbestände der Commission behufs Bedeckung von unvorhergesehenen Mehrausgaben, insofern für dieselben in den genehmigten Baucrediten die Bedeckung nicht gefunden werden kann.

Nachdem bereits im Jahre 1896 im Principe die Betheiligung der Commission an der Pariser Weltausstellung 1900 in Aussicht genommen worden war, wurde im Berichtsjahre ein auf die Jahre 1899 und 1900 zu vertheilender Pauschalcredit von K 60.000 bewilligt.

Von der anlässlich der Pariser Ausstellung ursprünglich in Aussicht genommenen Herausgabe einer Denkschrift über die Wiener Stadtbahn als Ausstellungsobject musste Abstand genommen werden, da die Donaucanal-Linie und somit die Gesammtheit der Arbeiten der Wiener Stadtbahn noch nicht vollendet ist.

Dagegen wurde im Principe beschlossen, über die gesammten Arbeiten der Wiener Verkehrsaulagen eine einheitlich ausgestattete fachtechnische Publication herauszugeben.

Der Bericht erwähnt weiter die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Aenderungen in der Zusammensetzung der Commission, sowie ihres Bureau, und theilt das Wichtigste über die Geldgebahrung und den Anlehensdienst im Jahre 1899 mit. Es folgt hierauf eine ausführliche technische Darstellung der im Laufe des Jahres ausgeführten Projectirungs- und Bauarbeiten an den einzelnen Verkehrsanlagen, getrennt nach den Gruppen: A. Stadtbahn, B. Wienfluss-Regulirung, C. Hauptsammelcanäle, D. Donaucanal-Umgestaltung. An diese technischen Bauberichte schliesst sich als Abschnitt E. eine detailirte Nachweisung der Arbeiterzahl und der erzielten Baufortschritte in Ziffern der geleisteten Einheiten an.

Ausser dem Rechnungsabschlusse, der erwähnten Betriebsvereinbarung und dem gedachten Erhaltungskosten-Regulativ sind dem Jahresberichte noch der Bericht des Gewerbeinspectors und ein Uebersichtsplan beigegeben, welcher den Stand der Bauarbeiten der Wiener Verkehrsanlagen mit Ende 1899 darstellt.

Aus dem Verlaufe der Plenarsitzung vom 30. April ist noch Folgendes hervorzuheben:

Auf Anregung des Vorsitzenden beschloss die Commission, ihrem Mitgliede Landtagsabgeordneten Baumann anlässlich seiner Verwundung die wärmste Sympathie kundzugeben und ihm zugleich die besten Wünsche der Commission für seine baldige volle Wiederherstellung auszusprechen.

Das infolge Mandatsniederlegung Sr. Durchlaucht des Prinzen Alois zu Liechtenstein vom niederösterreichischen Landtage neugewählte Mitglied Landtagsabgeordneter Lorenz Müller leistete die vorgeschriebene Angelobung.

Die Commission genehmigte die vom Oberbaurathe Otto Wagner neuaufgestellten Pläne für die als Provisorium auszuführenden Haltestellen-Pavillons an der Ferdinands-Brücke und beschloss, eine

zweite Wasserzuleitung zur Haltestelle Meidling-Hauptstrasse aus dem Breitenseer Reservoir herstellen zu lassen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Patzau nach Humpoletz. (Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Auf Grund des Ergebnisses der am 16. und 17. Jänner durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Patzau der Staatsbahnlinie Iglau—Tabor nach Humpoletz zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung obgedachter Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 12.447.]

Localbahn Lambach - Haag. (Locomotivremise in der Station Haag.) Die von der Bauunternehmung E. Gross & Co. vorgelegten Pläne für die Locomotivremise mit Wasserthurm und Kasernenanbau in der Station Haag der Localbahn Lambach-Haag wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.062.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Stanislau: Eröffnung der Personen-Haltestellen Martynów und Czechów.) Zufolge einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wurden die nachstehend angeführten zwei neu errichteten Personen-Haltestellen mit 1. Mai für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet, und zwar: 1. die Personen-Haltestelle Martynów in km 95·950 der Linie Lemberg—Itzkany zwischen den Stationen Bukaczowce und Bursztyn und 2. die Personen-Haltestelle Czechów in km 56·292 der Linie Chryplin—Husiatyn zwischen den Stationen Monasterzyska und Jezierzany-Barysz. Die Fahrkarten werden in Martynów in der Haltestelle selbst, in Czechów dagegen im Zuge durch den Conducteur ausgefolgt. Das Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

— (Staatsbahn-Direction Stanislau: Abänderung der Bezeichnung der Station Jezierzany.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction zufolge wurde die bisherige Bezeichnung der an der Linie Stryj—Husiatyn gelegenen Station Jezierzany vom 1. Mai angefangen in „Jezierzany-Barysz“ abgeändert.

Achenseebahn. (Eröffnung des Bahnbetriebes.) Zufolge Kundmachung obiger Bahn vom 17. April findet die Eröffnung des Bahnbetriebes der Achenseebahn am 10. Mai statt.

Zusammenstellung

der im Monate März 1900 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	703	31755	992	33450	94	214	12	320	1·0	166	.	94	23	19	.	.	18	.	6
„ Linz	435	4166	279	4880	40	63	6	109	2·2	99	4	39	4	.	.	.	.	5	1
„ Innsbruck	248	1953	186	2387	16	28	2	46	1·9	55	6	21	.	.	.	.	.	1	4
„ Villach	310	2568	2976	5854	24	65	16	105	1·8	59	42	16	.	3	.	.	3	.	1
„ Triest	62	886	124	1072	5	14	3	22	2·0	16	.	6	.	.	.	.	.	.	.
„ Pilsen	186	2203	3696	6085	5	62	31	98	1·6	59	3	94	11	.	.	.	3	.	.
„ Prag	186	2791	2450	5427	9	70	30	109	2·0	67	.	26	13	1	1	.	1	.	17
„ Olmütz	.	1733	3159	4892	.	6	39	45	0·9	21	.	13	11	.	.	.	.	.	13
„ Krakau	186	2024	1406	3616	9	20	.	29	0·8	17	.	15	1	.	.	.	1	.	1
„ Lemberg	186	1798	651	2635	8	7	.	15	0·6	12	.	1	2	.	.	.	.	.	.
„ Stanislau	124	1457	2626	4207	18	19	9	46	1·1	15	.	25	.	4	.	.	2	.	6
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	1022	510	1532	.	9	1	10	0·6	8	.	9	.	.	.	2	.	.	2
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1178	1023	2387	.	3	1	4	0·2	3	.	13	2	3	.	.	1	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	124	434	1565	2123	5	2	13	20	0·9	7	.	4	9	1	.	.	.	.	2
Eisenbahn Wien-Aspang	.	434	682	1116	.	12	.	12	1·1	5	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	.	310	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	616	5130	4687	10433	55	105	7	168	1·6	146	9	26	42	2	.	.	3	.	13
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	124	558	.	682	8	10	.	18	2·6	13	4	1	.	.	.	.	.	.	11
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	6	1	7	2·8	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5872	155	6399	8	29	.	37	0·6	36	1	11	6	.	.	.	.	.	15
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	592	5628	3760	9980	77	142	22	241	2·4	207	1	83	40	2	.	.	1	3	10
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	318	40	358	.	2	.	2	0·5	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1234	6063	434	7731	176	62	10	248	3·2	222	7	57	11	1	.	.	6	.	23
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2046	.	2046	.	7	.	7	0·3	8	.	1	.	.	.	.	.	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	558	.	558	.	2	.	2	0·3	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnlinien, bezw. Strasseneisenbahnen ertheilt:

1. Mit Erlass vom 19. März, Z. 8911, dem Dr. Paul Drakulič, Advocat in Zombor, und dem Dr. Stefan Dimisits, Advocat in Budapest, für eine

a) von der Station Ó-Becse der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel) — Ó-Becse der Bács-Bodroger Comitats-Localbahn;

b) eventuell von der Ó-Becse nächst gelegenen Station Bács-Földvár der Anschlussbahn Ó-Becse—Ujvidék (Neusatz) abzweigende und in deren Fortsetzung diese über Nádalj, Turia, Szt. Tamás, Ó-Verbász und Uj-Verbász in der Station Kula mit der Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palánka des Staatsbetriebes verbindende;

c) von Kula aus die Linien a) oder b) über Cservenka, Szivács und Kernya in der Station Zombor mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Ujvidék-Baja verbindende;

d) von der zukünftigen Station Kula aus die Linien entweder a) oder b) und c) über Kuczura, Torsza, Pivnicza, Lality, Hóság, Karavukova und Bogojeva in der Station Gombos-Bogojeva mit der Linie Nagyvárad—Eszék—Villány, bezw. mit dem Dampftrajecte über die Donau zwischen Gombos-Bogojeva und Erdöd verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 19. März, Z. 8816, der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Gfrerer, Schoch & Grossmann für eine von der Station Marzsina der Linie Versecz—Lugos—Maros-Illye der Ungarischen Südostbahn abzweigende, über Kurtya, Petrosza und Krivina bis Pojen (Comitat Krassó) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 30. März, Z. 16.999, dem Bürgermeister der Stadt Nagy-Kikinda, Zsivkó Bogdán, als Vorsitzenden des Eisenbahn-Executivcomité für den Bau der im Bereiche des Comitates Torontál projectirten Localbahnen Nagy-Kikinda—Perjámos und Nagy-Kikinda—Varjas für eine

a) von der Station Nagy-Kikinda der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek ausgehende und diese über Nákófalva, Bánát-Komlós und Gottlob in der Station Peszák, eventuell Lovrin mit der Localbahn Temesvár-Józsefváros—Nagy-Szt. Miklós, bezw. mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Valkány-Perjámos-Varjas des Staatsbetriebes;

b) eventuell von Nagy-Kikinda ausgehende und diese über Marienfeld, Bánát-Komlós, Grabács, Csatád, Bogáros und Ujhely (Bánát-Ujhely) mit der Linie Valkány — Nagy-Szt. Miklós—Perjámos—Varjas, jedoch in deren Endstation Varjas,

verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 30. März, Z. 17.648, dem Budapester Advocaten Dr. Zoltán Okolicsanyi für eine von der Station Alkenyér der Hauptlinie Budapest—Arad—Piski—Tövis (—Brassó [Kronstadt]) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und über Felkenyér und Kudszir bis zu den Eisenerz-Hochöfen des Kudszirer Bergbaurevieres des Staatsbetriebes im Comitate Hunyád führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 14. April 1900, Z. 23.332 ex 1899, dem Grundbuchsführer Anton Jedlicska in Nyitra (Neutra) und der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Koloman Pongrácz für ein von der Station Nyitra der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz—Privigye-Bajmócz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linie Nyitra—Lipótvár der Ungarischen Nordwestbahn ausgehendes und nach Verzweigung im Bereiche der Stadt Nyitra weiterhin im Extravillan bis zu den Weingebirgen und Rebenpflanzschulen „am Zobor" führendes schmalspuriges, eventuell normalspuriges Strasseneisenbahnnetz mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 14. April 1900, Z. 22.917 ex 1899, dem Major der kgl. ungar. Landwehr i. P. Manhardt Vidovich in Debreczen für eine von der Station Nyiregyháza der Linien Nyiregyháza—Ungvár und Szerencs—Nyiregyháza—Debreczen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Nyiregyháza-Mátészalka und Nyiregyháza—Tisza-Polgár ausgehende, über Levelek, Nyir-Bakta, Vaja, Mada und Vitka bis Város-Námény führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung der Sommerfahrordnung.) Der diesjährigen, am 1. Mai in Kraft getretenen Sommerfahrordnung auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe steheuden Localbahnen zufolge wurde in den meisten Relationen die Anzahl der Züge vermehrt, und sind hiedurch neue Anschlüsse geschaffen worden, durch welche der interne ungarische Verkehr sich in vortheilhafter Weise theils direct, theils indirect an den internationalen Verkehr anschmiegt. Von besonderer Bedeutung sind die den Verkehr des äussersten Ostens im Anschlusse an das österreichische Eisenbahnnetz gegen Westen, und zwar speciell in der Relation Wien — Paris vermittelnden Anschlüsse. Die weitaus stärkste Frequenz wird voraussehbar von Budapest aus, als dem Centralpunkte des ungarischen Staatsbahnnetzes, sich via Marchegg entwickeln.

Die gegenwärtig in beiden Richtungen dreimal wöchentlich verkehrenden Orient-, beziehungsweise einmal wöchentlich verkehrenden Ostende-Expresszüge werden zwischen Wien, beziehungsweise Marchegg und Budapest nach einer und derselben Fahrordnung täglich verkehren, und zwar wöchentlich sechsmal als Orient-Express- und einmal als Ostende-Expresszug. Diese Züge erhalten über Budapest hinaus wöchentlich fünfmal Fortsetzung, und zwar: der Orient-Expresszug dreimal nach und von Belgrad und einmal nach und von Verciorova; der Ostende-Expresszug aber einmal nach und von Verciorova. Der Expresszug wird von Budapest-Westbahnhof um 1 U. Nachts abgehen und in Wien um 7 U. 10 M. Früh eintreffen; in der Gegenrichtung wird der Zug von Wien um 6 U. 39 M. Abends abgehen und in Budapest-Westbahnhof um 11 U. Nachts eintreffen. Im Anschlusse an die Orient-, beziehungsweise Ostende-Expresszüge in Galáuta wird der Berlin—Budapest—Orient-Expresszug in beiden Richtungen täglich in Verkehr gesetzt. Dieser Zug geht von Berlin um 7 U. Früh ab und trifft in Budapest-Westbahnhof Abends um 11 U. ein, von Budapest-Westbahnhof geht derselbe um 1 U. Nachts ab und trifft in Berlin um 5 U. 17 M. Nachmittags ein. Infolge Verkehres der Berlin—Budapest—Orient-Expresszüge wird der gegenwärtig zwischen Budapest und Zsolna über Galánta verkehrende und von Budapest-Westbahnhof um 6 U. 20 M. Abends abgehende, beziehungsweise hier von Zsolna um 9 U. 45 M. Vormittags anlangende Schnellzug aufgelassen. Im Interesse der Bequemlichkeit des Publicums wird gestattet, dass die von Budapest mit dem Expresszuge gegen Wien, Berlin, Paris und Ostende Reisenden nach Ankunft des Zuges aus der Richtung von Belgrad in Budapest-Westbahnhof um 11 U. 20 M. Abends sogleich, beziehungsweise an jenen Tagen, an welchen der Expresszug nur von Budapest ausgehend verkehrt, schon nach 11 U. 30 M. Abends in den Zug einsteigen können. Die während der Dauer der Weltausstellung in Paris zwischen Paris und Wien mit directen Wagen I. und II. Classe täglich verkehrenden und gegen Entrichtung der gewöhnlichen Schnellzugspreise benützbaren neuen Expresszüge werden vom 1. Juni an jeden Mittwoch bis Budapest-Westbahnhof und an jeden Donnerstag von Budapest-Westbahnhof ausgehend verkehren. Dieser Zug geht von Budapest-Westbahnhof um 5 U. 45 M. Früh ab und wird in Wien um 10 U. 32 M. Vormittags, über Innsbruck in Paris am anderen Tage um 4 U. 55 M. Nachmittags eintreffen; der Gegenzug geht von Paris um 11 U. 40 M. Vormittags ab und trifft über Innsbruck in Wien um 5 U. 15 M. Nachmittags, in Budapest-Westbahnhof aber um 10 U. 45 M. Abends ein. Der im Vorjahre während der Sommerperiode vom 1. Juni bis inclusive 15. September zwischen Budapest und Wien nur mit Wagen I. Classe in beiden Richtungen in Verkehr gewesene Schnellzug wird wieder, jedoch vom 1. Mai angefangen, bis inclusive 30. September verkehren und Wagen I. und II. Classe führen. Derselbe geht von Budapest-Westbahnhof um 4 U. 45 M. Nachmittags ab und kommt in Wien um 9 U. 15 M. Abends an; von Wien geht der Zug um 2 U. 45 M. Nachmittags ab und trifft in Budapest-Westbahnhof um 7 U. 25 M. Abends ein. Die Linie Budapest—Bruck a. d. L.—Wien, innerhalb welcher eine Vermehrung der Züge nur im internen ungarischen Nachbarverkehre stattfand, ist bei dem in der Wiener Relation unverändert verbliebenen Fernverkehre als Hilfsroute der Marchegger Linie zu betrachten und dürfte des geringeren Andranges wegen zumeist von jenen Reisenden stärker als sonst benützt werden, die nur nach Wien, bezw. von dort nach Budapest fahren oder sich nicht veranlasst finden, die Reise gegen Westen und vice versa von dort aus nach Osten besonders zu beschleunigen. Das Zuströmen der von Osten kommenden Reisenden nach dem

Centralpunkte Budapest wird durch Vermehrung der Anschlüsse im internen ungarischen Verkehre ab Körösmező (—Woronienka—Stanislau), ferner ab Brassó (Kronstadt [—Predeal]), ab (Belgrad—) Zimony (Semlin), schliesslich ab Fiume — in allen Relationen auch vice versa — wesentlich begünstigt werden. Ein besonderes Augenmerk wurde dem Bäder- und Sommerfrischenverkehr theils durch Einleitung directer Züge ab Budapest, sowie von Localzügen im Anschlusse an die Hauptzüge zugewendet.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 14. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Max Ritter v. Falk die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft statt, bei welcher 19.500 Actien durch 27 Actionäre vertreten waren. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre Gestion im Betriebsjahre 1899 zur Verlesung. Diesem zufolge ergibt:

A. Der Bilanz-Conto: 1. Activa: Eisenbahnnetz, Centralanlage, Wagenpark fl. 6,223.112·93; vertragsmässige Caution bei der Hauptstadt fl. 50.738·62; zu überprüfende Bauten und Investitionen fl. 120.495·03; Immobilien des ausserordentlichen Reservefonds fl. 141.225·22; Effecten der Reservefonds fl. 1,894.025·78; Debitoren fl. 1,846.716·63; Casse fl. 1530·74½; Materialvorrath fl. 78.537·78. Totale fl. 10,356.382·73½. 2. Passiva: Actiencapital fl. 4,825.900; 1741 Stück amortisirte Actien fl. 174.100; 10.000 Stück Actien neuerer Emission fl. 1,000.000; Prioritäts-Obligationenconto fl. 981.500; ausserordentliche Reserve fl. 2,152.225·89; Verkehrsreserve fl. 88.436·15; Werthverminderung der Bahn und Ausrüstung im Jahre 1899 fl. 299.435·26; Werthverminderung der Bahn und Ausrüstung pro 1899 fl. 60.000; rückständige verloste Actien fl. 7400; Actien-Amortisationsrate pro 1899 fl. 37.900; Prioritäten-Amortisationsfonds fl. 9800; Bau- und Investitionsreserve fl. 85.791·50; nichtbehobene Dividende fl. 2094; Pensionsfonds fl. 53.733.70; Cautionen fl. 38.878·60; Creditoren fl. 73.336; Gewinnübertrag fl. 20.414·92; 3. Reingewinn pro 1899 fl. 426.936·71. Totale fl. 10,356.382·73½.

B. Gewinn- und Verlustconto: 4. Lasten: Verkehrsausgaben fl. 664.485·22; besondere Ausgaben fl. 217.825 85½; Prioritätenzinsen fl. 39.450; Werthverminderung der Bahn und Ausrüstung fl. 60.000; 2 pCt. Antheil der Hauptstadt fl. 28.263·33; Actien - Amortisationsfonds fl. 37.900; Prioritäten - Amortisation fl. 9800; Gewinn fl. 447.351·63½. 5. Totale fl. 1,505.076·04. 6. Gewinn: Gewinnübertrag fl. 20.414·92; Einnahmen fl. 1,484.661·12. 7. Totale fl. 1,505.076 04.

Der Präsident hebt in ausführlicher Darstellung der im Allgemeinen durchaus günstigen Situation der Unternehmung hervor, dass die Angelegenheit des Ausbaues der der Concurrenz gegenüber die vitalen Interessen der Gesellschaft voraussichtlich zu consolidiren berufenen Quaibahn vom Eskütér (Schwurplatz) bis zur Akademie, das ist bis zum Endpunkt der Podmaniczkygassenlinie nach Ueberwindung zahlreicher Schwierigkeiten, welche der Realisirung dieses Projectes mehr als ein Jahrzehnt hindurch hindernd im Wege standen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1888 und 24 ex 1890), endlich zum Austrag gebracht wurde und dass auf Grund der von der Behörde erlangten Concessionsurkunde, sowie des mit der Commune der Haupt- und Residenzstadt Budapest geschlossenen Nachtragsvertrages die Bauarbeiten dieser theilweise als Viaductbahn, theilweise im Strassenniveau zu führenden Bahnlinie, welche die Innere Stadt und die Leopoldstadt mit den von der Ringstrassenlinie durchschnittenen Stadtbezirken in einen einheitlichen Ringverkehr einbeziehen wird, bereits in Angriff genommen sind und voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres vollendet werden. Das längst entbehrte zweite Geleise auf der inneren Theilstrecke der Barossgassenlinie wurde ausgebaut, wodurch einerseits die glattere Abwicklung des Verkehres dieser Linie erzielt, andererseits aber die Möglichkeit geboten wurde, directe Wagen in Verkehr zu setzen, welche nach Inbetriebnahme des zweiten Geleises zwischen dem Egyetemtér und dem Westbahnhofe, sowie zwischen dem Eskütér und dem Stadtwäldchen eingeführt wnrden. Ferner wurde auch die Verbindung der Geleise am Lipót-körut und Teréz-körut ausgebaut, auf welcher auf Grund des von der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft erlangten Peagerechtes von der Ringstrasse bis zur Answeiche vor dem Lustspieltheater Theaterwagen verkehren. In Verhandlung steht ferner die Concession für den Ausban der aus der Bahnlinie am Ferencz-körut abzweigend, durch die Mester-utcza bis zum Franzstädter Bahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen reichenden Hauptlinie, sowie der aus dieser Linie abzweigend bis zum neuen Schweineschlachthause projectirten Flügellinie, deren Ansbau vorlänfig bis zum Franzstädter Bahnhof noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen und beendigt werden wird. Ausserdem ist die Verlängerung der Barossgassenlinie vom Egyetémtér bis zu der im Baue begriffenen Eskütér-Brücke projectirt. Auf Grund eines mit der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft geschlossenen und den behördlichen Verfügungen entsprechenden Vertrages wurde im abgelaufenen Jahre zwischen den beiden Bahnnetzen der gegenseitige Umsteigverkehr eingeführt, welcher bisher ein günstiges Resultat ergeben hat. Die Direction hat von der am 14. April 1898 abgehaltenen VIII. ordentlichen Generalversammlung die Ermächtigung erlangt, zu einem seitens der Direction zu bestimmenden Zeitpunkte 10.000 Stück neue Actien im Nominalwerthe von fl. 100 per Stück zu emittiren. Dieser Beschluss wurde auf Grund der von der Regierungsbehörde erlangten Bewilligung im Monate December 1899 mit bestem Erfolge durchgeführt. Die neuen Actien participiren ab 1900 an der Dividende. Das durch die Emission erzielte Aufgeld ist, abzüglich der mit derselben verbundenen Ausgaben, der Specialreserve zugeführt worden. Nachdem eine neuere Collaudirung noch nicht vorgenommen wurde, beträgt das collaudirungsmässig festgestellte Bau- und Investitionscapital unverändert fl. 6,273.851·55. Die Bau- und Investitionsreserve, welche im Vorjahre fl. 81.350 45 betrug, hat sich im Laufe des Jahres durch neuere Einnahmen, denen aber auch entsprechende Ausgaben gegenübersteben, auf fl. 85.791·50 erhöht. Der Werthverminderungsfonds betrug seit der letzten Bilanz fl. 318.906·81 und hat sich seither um die Zinsen von fl. 11.806·63 auf fl. 330.713·44 erhöht. Hievon wurden im abgelaufenen Jahre für Lieferung neuer Pflastersteine, für Bahnausrüstung und sonstige Neubeschaffungen fl. 31.278·18 aufgewendet; es verbleiben somit fl. 299.435·26. Die Direction beantragte, für das abgelaufene Betriebsjahr einen weiteren Betrag von fl. 60.000 einzustellen, wonach sich dieses Conto auf fl. 359.435·26 erhöhen wird. Für das abgelaufene Betriebsjahr wurden aus den erzielten Bruttoeinnahmen an die Commune der Haupt- und Residenzstadt Budapest als vertragsmässige 2percentige Participirung der Betrag von fl. 28.263·33 ausbezahlt. Der Bilanzschluss für das 1899er Betriebsjahr ergibt als Bruttoeinnahme aus dem Bahnbetriebe fl. 1,413.166·26, aus den besonderen Einnahmen fl. 71.494·86, daher zusammen fl. 1,484.661·12. Hievon ab die Betriebsausgaben fl. 882.311·07½, für Werthverminderung respective Abschreibung fl. 60.000, 2 pCt. Bruttoabgabe an die Haupt- und Residenzstadt fl. 28.263·33, für statutenmässige Actien - Amortisation fl. 47.700, sowie für die Zinsen der Prioritätsobligationen fl. 39.450, zusammen fl. 1,057.724·40½, verbleibt als Ueberschuss fl. 426.936·71½, hiezu der Vortrag aus dem Jahre 1898 fl. 20.414.92; somit steht der Generalversammlung der Betrag von fl. 447.351·63½ zur Verfügung. Es wird beantragt, von dem Betrage von fl. 447.351·63½ laut § 31 der Statuten zunächst für 48.259 Stück Actien à fl. 100 Nominale 5 pCt. Dividende zu bezahlen = fl. 241.295, von den hienach abzüglich dieses Betrages und des vorjährigen Gewinnvortrages verbleibenden fl. 185.641·71½ entfallen für den Reservefonds 5 pCt. = fl. 9282 09, als statutenmässige Tantième für den Directionsrath 10 pCt. = fl. 18.564·17, für den Pensionsfonds der Beamten fl. 5000; es verbleiben sonach unter Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages fl. 173.210 37½, von welchem Betrage eine Superdividende von 3 pCt. = fl. 150.000 zur Ausschüttung beantragt wird, daher zusammen fl. 424.141·26, während restliche fl. 23.210·37½ als Gewinnvortrag für das Jahr 1900 vorzutragen wären. Der Coupon Nr. 9 der Actien für das Geschäftsjahr 1899 wird mit fl. 8 per Stück = 8 pCt., der Coupon Nr. 7 der bisher verausgabten Genussscheine aber mit fl. 3 per Stück eingelöst und bei der Budapester Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank schon vom 17. April 1900 zur Auszahlung gelangen. Laut Statuten scheiden mit Ablauf des 1899er Geschäftsjahres das Präsidium sowohl als mehrere Mitglieder der Direction und des Aufsichtsrathes aus der Leitung der Unternehmung. Nach der durch den Präsidenten erfolgten Widerlegung mehrerer Interpellationen nahm die Generalversammlung den Bericht der Direction zustimmend zur Kenntniss und genehmigte vollinhaltlich die Anträge derselben, worauf die Wahlen stattfanden, bei welchen sämmtliche austretende Mitglieder der Direction und des Aufsichtsrathes wiedergewählt und sowohl der Directionspräsident Dr. Max Ritter von Falk als der Vicepräsident August Kohner in ihren Functionen einstimmig wieder bestätigt wurden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 2. Jänner die 16·21 km lange Theilstrecke Ittersbach—Brötzingen der schmalspurigen Nebenbahn Ettlingen-Busenbach-Pforzheim der badischen Localeisenbahn-Gesellschaft für den öffentlichen Verkehr; die Stationen Weiler-Ottenhausen, Ellmendingen und Dietlinger sind für den Gesammtverkehr, Weiler-Haltepunkt und Station Brötzingen Nebenbahn sind nur für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet; die Abfertigung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, ist auf allen Stationen ausgeschlossen.

Am 15. Jänner die 28·556 km lange normalspurige Nebenbahn Marienwerder-Freystadt i. Westpr. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Stationen Kröxen, Gr.-Rosainen, Wilkau i. W. und der Güterladestelle Limbsee für den öffentlichen Verkehr; diese Verkehrsstellen dienen mit Ausnahme von Limbsee, welche nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist, dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Am 22. Jänner die 12 km lange Nebenbahn Blaufelden-Langenburg der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Wittenweiler, Raboldshausen, Oberweiler, Gerabronn, Ludwigsruhe und Langenburg für den Gesammtverkehr.

— (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Jänner der Personenhaltepunkt Beldorf zwischen den Stationen Albersdorf und Hademarschen an der Strecke Neumünster—Heide im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Altona für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr; Frachtstückgüter von mehr als 250 kg Einzelgewicht sind von der Abfertigung von und nach Beldorf ausgeschlossen; der Haltepunkt Gr.-Schirstedt zwischen den Stationen Giersleben und Aschersleben an der Strecke Güsten—Aschersleben im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Gnölbzig zwischen den Stationen Cönnern und Belleben an der Strecke Cönnern—Belleben im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Meisdorf zwischen den Stationen Ermsleben und Ballenstedt an der Strecke Frose—Quedlinburg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Radzionkau an der Strecke Tarnowitz—Beuthen R.O.U.E. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Directien zu Kattowitz für die unbeschränkte Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, mit Ausnahme schwerwiegender Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann; die Haltestelle Gross-Rinnersdorf zwischen den Stationen Raudten und Koslitz an der Strecke Liegnitz—Raudten im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personen-, Gepäcks-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Am 5. Jänner die Haltestelle Wulsdorf an der Einmündung der Strecke Stade—Geestemünde in die Strecke Bremen—Geestemünde im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Ferner am 15. Jänner die Haltestelle Collegienen an der Strecke Rothfliess—Rudczanny im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr., welche bisher dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden nicht abgefertigt.

Preussen. (Eisenbahnwagen-Bedarfsconferenzen.) Am 8. Februar fand in Berlin die Wagenbedarfsconferenz für die mittleren Directionsbezirke der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung statt. Vertreten waren die Directionen Altona, Berlin, Erfurt, Halle und Magdeburg, sowie aus den Kreisen der Industrie und Landwirthschaft eine grosse Zahl von Interessenten. Die Verhandlungen zur Sache wurden durch einen Bericht des Verkehrs-Inspectors Walter-Magdeburg eingeleitet, aus dem wir Folgendes über den Verkehr der offenen Wagen hervorheben: Der Versandt an Kohlen, Coaks u. s. w hat im Herbste 1899 durchschnittlich 11·1 pCt. gegen das Vorjahr mehr ergeben, und zwar betrug das Mehrergebniss im September 12·9 pCt., im October 12·3 pCt. und im November 8·4 pCt. Für den kommenden Herbst ist nach schriftlichen Aeusserungen der Interessenten ein Mehrversandt von 22·2 pCt. geschätzt. Bei Zuckerrüben hatte der Mehrversandt im Herbste 1899 durchschnittlich 5·1 pCt. ergeben und war der Mehrversandt für Herbst 1900 auf 17·2 pCt. geschätzt. Der Zugang an neuen Güterwagen nach Abzug der untauglich gewordenen hat in der Zeit vom 1. October 1898 bis 30. September 1899 betragen: bei den bedeckten Wagen 4630 Stück = + 6 pCt., bei den offenen Wagen 6315 Stück = + 3·8 pCt., bei den langen Wagen 781 Stück = + 7·8 pCt., bei den übrigen Wagen 276 Stück = + 16·7 pCt. Nach dem Ladegewicht ergab sich eine Zunahme von 8·6 pCt. bei den bedeckten Wagen und 5·6 pCt. bei den offenen Wagen. Zur Neubeschaffung sind im laufenden Jahre 5690 offene Güterwagen bestellt. Die anschliessende Besprechung fand zunächst über die offenen Güterwagen statt und wurde dabei seitens der Braunkohlen-Interessenten erwähnt, dass die Wagengestellung im abgelaufenen Herbste im Allgemeinen zufriedenstellend war. Es musste aber über die kurzen Ladefristen, besonders bei Briquettverladungen und namentlich bei Benützung der 15 t-Wagen für Briquetts Klage geführt werden. Es wurde ferner beanständet, dass von den Stationen theilweise Wagenstrafmiethen auch in solchen Fällen erhoben seien, wo die Wagenstellung seitens der Station unregelmässig erfolgte und es den Werken infolgedessen nicht möglich war, eine plötzlich zugeführte grössere Menge von Wagen in der vorgeschriebenen Ladefrist zu füllen, während die Gruben vorher wegen ungenügender und mangelhafter Gestellung auf ihren Werken feiern mussten. Es wurden hiebei auch die neuerdings vom Minister der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Bedingungen für Anschlussgeleise erwähnt und dabei darauf hingewiesen, dass diese den gehegten Erwartungen nicht entsprächen und die Interessenten sich vorbehielten, nach wie vor ihre Ansprüche, die sie als berechtigt betrachten müssten, weiter zu verfolgen. Seitens der Vertreter der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung wurde auf die vorgebrachten Beschwerden möglichstes Entgegenkommen zugesichert. Bei der folgenden Abstimmung über die offenen Wagen wurde der Mehrbedarf, abweichend von den nach den schriftlichen Aeusserungen sich ergebenden Resultaten, von 22 pCt. auf etwa 10 pCt. für den kommenden Herbst geschätzt, womit sich auch die Vertreter der Zuckerrübenindustrie einverstanden erklärten. Bei den bedeckten Wagen ergab sich ungefähr das gleiche Ergebniss, nur wurde seitens der Vertreter der Kalifabriken und der von künstlichen Düngemitteln betont, dass in diesem Frühjahr, dem Monate März, angesichts der ungünstigen Witterungsverhältnisse, welche den Verkehr auf den Wasserstrassen zur Zeit hemmen, eine stärkere Inanspruchnahme des staatlichen Wagenparkes zu erwarten wäre, und wurde diese für den kommenden März auf 15 pCt. mehr gegen das Vorjahr geschätzt.

Zu dem gleichen Zwecke fand vor Kurzem auch bei der Eisenbahn-Direction in Kattowitz eine Versammlung der Oberschlesischen Grossindustriellen statt, die an der Wagengestellung ein Interesse haben. Auch Vertreter der Eisenbahn-Direction Breslau waren erschienen. Von den Grossindustriellen wurde einstimmig festgestellt, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung während des diesjährigen Winters ihren Verpflichtungen bezuglich der Wagengestellung in durchaus befriedigender Weise nachgekommen sei. Von einem Wagenmangel, wie er früher oft eintrat, sei diesmal nichts zu bemerken gewesen. Die Vorrichtungen, welche die Bahn getroffen habe, seien derart, dass der Wagenmangel auf ein ganz geringes Mass zurückgeführt wurde. Um einem späteren Mangel an Fahrzeugen zu begegnen, betragten die Vertreter der Eisenbahn-Verwaltung die Wageninteressenten. Letztere sprachen die Ansicht aus, dass eine so schnelle Steigerung im Kohlenverkehre, wie sie die letzte Zeit gebracht habe, kaum eintreten dürfte. Man schätzte die Zunahme des Wagenbedarfes für die oberschlesische Industrie auf 6 bis 10 pCt.; demgemäss soll eine Vermehrung des Fahrmaterials eintreten.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Kleinbahnen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Firma Lenz & Co. in Berlin die Concession zum Baue einer Kleinbahn Jauer-Maltsch ertheilt; ferner wurde zur Herstellung und zum Betriebe einer Kleinbahn von Polkwitz nach Raudten mit unmittelbarem Anschlusse an die Staatsbahnstation für die Beförderung von Personen und Gütern mittelst Dampfkraft der Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin die Genehmigung ertheilt.

Russland - China. (Eröffnung der Linie New Chouang—Talien-Wan.) Die 320 km lange von Russland auf chinesischem Gebiete erbaute Linie New-Chouang — Port-Arthur wurde dem Verkehre übergeben. Der Bau dieser Eisenbahn, in deren Bereich auf der Theilstrecke New-Chouang—Port-

Arthur erhebliche Terrain-Schwierigkeiten zu bewältigen waren, wurde mit Aufgebot bedeutender Arbeitskräfte innerhalb von zwei Jahren vollendet. Die Fortsetzung der Linie von New-Chouang aus bis Moukden wurde bereits begonnen und wird gleichfalls mit Beschleunigung betrieben.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau, ferner der Localschiffahrten Engelhartszell—Linz, Grein—Melk und Melk—Krems.) Die täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau, ferner die Localschiffahrten Engelhartszell—Linz, Grein—Melk und Melk—Krems wurden eröffnet.

Postschiffe:

von Wien (Praterquai) nach Linz, täglich ab 10 U. Nachts; erste Fahrt am 28. April;
„ Linz nach Wien (Praterquai), täglich ab 9 U. Vm.; erste Fahrt am 1. Mai;
„ Linz nach Passau, täglich ab 5 U. 30 M. Früh; erste Fahrt am 30. April;
„ Passau nach Linz, täglich ab 3 U. Nm.; erste Fahrt am 30. April.

Localschiffe: Erste Fahrt am 1. Mai

von Linz nach Engelhartszell, täglich ausser Montag, ab 1 U. Nachmittags;
„ Engelhartszell nach Linz, täglich ausser Montag, ab 5 U. 35 M. Früh;
„ Melk nach Grein, täglich ab 4 U. 10 M. Nm.;
„ Grein nach Melk, täglich ab 6 U. Früh;
„ Krems nach Melk, täglich ab 10 U. Vm., 12 U. 45 M. Nm., 7 U. 45 M. Abds.;
„ Melk nach Krems, täglich ab 4 U. 40 M. Früh, 8 U. 30 M. Vormittags, 6 U. Abds.

— (Einführung des Sommerfahrplanes 1900.) Mit 1. Mai 1900 trat der Sommerfahrplan in Kraft. Nach demselben werden tägliche Postschiffahrten zwischen Passau—Linz—Wien, Wien—Budapest unterhalten. Ab Budapest verkehren dreimal wöchentlich directe Postdampfer bis Semlin—Belgrad—Orsova—Turn-Severin—Galatz in beiden Richtungen, wobei als Neuerung die Postschiffe diesjährig direct, ohne Schiffswechsel, fahren.

Zwischen Wien (Weissgärber) und Pressburg fährt täglich ein Localschiff, und zwar ab Wien (Weissgärber) zu Thal um 5 U. Nachm., ab Pressburg zu Berg um 6 U. Früh.

Zwischen Budapest—Kalocsa—Mohács besteht Tagesverbindung. — Zwischen Szegedin—Titel—Zimony verkehrt das Personenschiff im gemischten Dienste dreimal per Woche. — Gleichfalls dreimal per Woche fahren die Personenschiffe zwischen Belgrad—Schabatz und Belgrad—Dubrovica, dann zwischen Galatz—Tultscha.

Im Monate Mai und September werden täglich mit Ausnahme von Montag Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz, im Monate Juni, Juli, August solche zwischen Passau—Linz unterhalten. (Abfahrt von Engelhartszell 5 U. 35 M. Früh, Ankunft in Linz 8 U. 20 M. Früh; Abfahrt von Linz 1 U. Nachm., Ankunft in Engelhartszell 7 U. 40 M. Abends. Die Abfahrt von Passau erfolgt um 4 U. 30 M. Früh, die Ankunft in Passau um 10 U. Nachts.)

Zwischen Grein—Krems—Hollenburg verkehrt täglich ein Localschiff zu Thal 6 U. Früh ab Grein mit Ankunft in Krems um 10 U. 05 M., in Hollenburg um 10 U. 30 M. Vormittags. Die Bergfahrt von Hollenburg erfolgt 11 U. 45 M. Vorm., von Krems 12 U. 45 M. Nachm., die Ankunft in Melk um 4 U. 05 M. Nachm., in Grein 9 U. 05 M. Nachts.

Zwischen Melk—Krems finden täglich vier Schiffsverbindungen zu Thal und Berg statt; zwischen Krems—Hollenburg sind drei Verbindungen täglich vorgesehen.

— (Fahrpreisermässigungen für die Fahrten in die Wachau.) An Samstagen und an dem einem Feiertage vorhergehenden Tage werden besonders ermässigte Schiffs-Tour- und Retourkarten seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Ausgabe gebracht, welche zur Bergfahrt mit dem Postschiffe am Tage der Ausgabe des Billets und zur Rückfahrt mit dem Postschiffe am nächsten Tage berechtigen. An zwei auf einander folgenden Feiertagen ist es auch gestattet, am zweiten Tage das Postschiff zur Thalfahrt zu benützen. Diese Karten gelten für die Schiffsstrecke Wien (Praterquai)—Nussdorf—Korneuburg—Krems—Melk. Der Fahrpreis per Billet beträgt: Ab Wien (Praterquai), Nussdorf, Korneuburg nach allen Stationen bis inclusive Stein I. Platz K 4, II. Platz K 2·20; nach Rossatz, Weissenkirchen, Spitz, Aggsbach und retour I. Platz K 5, II. Platz K 3; nach Melk und retour I. Platz K 6, II. Platz K 3·40. Zwei Kinder unter 10 Jahren fahren mit einem Billet.

Achensee-Dampfschiffahrt. (Eröffnung der Dampfschiffrundfahrten.) Zufolge Kundmachung der Achenseebahn, vom 17. April findet am 10. Mai die Eröffnung der Dampfschiffrundfahrten auf dem Achensee statt.

Binnenschiffahrt Ungarns mit Ende 1899. (Statistischer Ausweis.) Dem Berichte des kgl. ungarischen landes statistischen Amtes zufolge betrug mit Ende 1899 die Anzahl der für Dampfer, Barken, Flösse etc. schiffbaren Strecken der Flüsse Seen und Canäle Ungarns insgesammt 4971 km, von welchen 3095 km auch für Dampfschiffe schiffbar sind, und zwar:

Flussstrecke	Schiffbar (Kilometer) von — bis	für Barken und Flösse	für Dampfschiffe
Donau	von der ungarischen Landesgrenze bei Dévény (Theben-Neudorf) bis Orsova mit Inbegriff der Nebenarme	1076·31	1033
Tisza (Theiss)	von Tisza-Ujlak bis zur Donau	969·49	461
Drava (Drau)	von Légrád bis zur Donau	248·82	229
Save	von Sziszék bis zur Donau	663·50	604
Maros	von Maros-Ujvár bis zur Theiss	365·92	118
Szamos	von Szatmár bis zur Theiss	98·61	—
Bodrog	von Szárospatak bis zur Theiss	30·34	—
Körös	von Békés bis zur Theiss	219·23	127
Kulpa	von Károlyváros (Karlstadt) bis zur Save	135·79	—
Vág	vom Fusse der Karpathen bis zur Donau	317·52	—
Nyitra	von Nászvat bis zur Donau	15·12	—
Garam (Gran)	vom Fusse der Karpathen bis zur Donau	146·64	—
Sió-Canal	vom Ausflusse aus dem Balaton (Plattensee) bis zur Donau	155·51	—
Bossut	von Ljuban bis zur Save	49·00	49
Temes	von Pancsova bis zur Donau	3·00	3
Balaton (Plattensee)	in seiner ganzen Länge von Keszthely bis Lepsény	121·00	121
Franzens-Canal	in seiner ganzen Länge zwischen der Theiss und der Donau	238·00	235
Béga-Canal	von Temesvár bis zur Theiss	115·00	115
	Summa	4971·00	3095

Verschiedene Mittheilungen.

Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. März fand in Bielitz unter dem Vorsitze des Viccpräsidenten des Verwaltungsrathes Erwin Bathelt und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Bezirkshauptmannes Moriz Mienzil die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 14 Actionäre erschienen, welche 1090 Actien mit 543 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1899 390.681 (+ circa 25.000) Personen befördert und hieraus eine Einnahme von K 66.789 (+ K 3735) erzielt. Die verschiedencn Einnahmen stellten sich auf K 1383, die Betriebsausgahen auf K 58.715. Es resultirte ein Betriebsüberschuss von K 9457 (+ K 3764). Nachdem aus diesem Betriebsüberschusse eine Zahlung an die Bielitzer Sparcasse im Betrage von K 5800 geleistet wurde, ergab sich ein Gewinnsaldo von K 3749, welches zur Tilgung schwebender Schulden verwendet wurde. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die bisherigen Verwaltungsrathsmitglieder Salomon Pollak, Erwin Bathelt, Gustav Josephy, Gustav Frisch, Arthur Brüll und Alfred Fränkel wurden wiedergewählt und an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Dr. Bernhard Ichheisser Gustav Hoffmann in Bielitz neugewählt. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXIII. Stückes.) Das am 28. April herausgegebene LXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4849: Kundmacbung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 26. April 1900, Z. 4552, betreffend die Einfuhr von Schlachtvieh aus dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 4850: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 24. April 1900, Z. 73.886, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Oberprex.

Nr. 4851: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 25. April 1900, Z. 39.270, betreffend das Einfuhrverhot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Böhmen.

— (Inhalt des LXXIV. Stückes.) Das am 30. April herausgegebene LXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4852: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an alle politischen Landesbehörden vom 26. April 1900, Z. 13.696, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

— (Inhalt des LXXV. Stückes.) Das am 2. Mai herausgegebene LXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4853: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 15. April 1900, Z. 12.900, betreffend den Handelsverkehr mit Schweinen.

Nr. 4854: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. April 1900, Z. 76.758, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der Ortschaft Dittersbach in Pr.-Schlesien.

Verlosungen.

Am 25. April:

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten, 6 pCt. Goldprioritäten und 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1890 (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1898 (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Krakau—Kocmyrzów. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. August).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien I. bis IV. Em., ferner 4 pCt. Prioritätsobligationen (steuerpflichtige und steuerfreie) (Rückzahlung ab 2. November).

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritätsanleihe (Rückzahlung ab 1. August).

Dividenden.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. Coupon per 1. Juli der Prioritätsactie K 10.32.

Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft. Ab 1. Mai für die Actie K 30.—, für die Interimsactie K 22.50

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Für die Prioritätsactie K 20.—.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Mai für die Actie K 30.—, für den Genussschein K 20.—.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen. Ab 30. April für die Actie lit. A K 16 50, für die Actie lit. B K 9.—.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli ab 1. Mai für die Actie K 27.—, für den Genussschein K 7.—.

Eisenbahn Swoleňowes-Smečna. Für die Actie K 63.—, für den Genussschein K 43.—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Ab 1. Mai für die Actie K 17.—, für den Genussschein K 7.—.

Generalversammlungen.

Im Monate Mai.

3. (Teplitz.) Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
5. (Wien.) Localbahn Neuhaus-Neubistritz.
5. (Wien.) Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft vorm. H. D. Schmid.
5. (Prag.) Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
7. (Wien.) Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz.
9. (Wien.) Localbahn Wolframs-Teltsch.
9. (Graz.) Grazer Tramway-Gesellschaft.
10. (Wien.) Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation.
12. (Graz.) Leoben-Vordernberger Eisenbahn.
14. (Budapest.) Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.)
15. (Wien.) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
15. (Prag.) Buschtěhrader Eisenbahn.
17. (Wien.) Südbahn-Gesellschaft.
17. (Wien.) Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
19. (Wien.) Böhmische Commercialbahnen.
20. (Arad.) Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.
21. (Prag.) Böhmische Nordbahn.
21. (Triest.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
22. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.
23. (Wien.) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
25. (Wien.) Bregenzer Waldbahn. (Constituirende Generalversammlung.)
28. (Wien.) Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
29. (Steyr.) Steyrthalbahn.
31. (Wien.) Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
31. (Budapest.) Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 16. December 1899 dem öffentlichen Verkehre übergebene 6·89 km lange Strecke Oberrottenbach—Königsee Thür. der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Statthaltereirath Carl Binder von der Function eines landesfürstlichen Commissärs hei der Welser Localbahn-Gesellschaft enthoben und an seiner Stelle den k. k. Bezirkshauptmann in Wels, Ferdinand Rippely, zum landesfürstlichen Commissär bei der genannten Actiengesellschaft ernannt.

Der Eisenhahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenhahnministerium Dr. Franz Deschka zum landesfürstlichen Commissär der Actiengesellschaft Localbahn Deutschbrod-Saar ernannt und den k. k. Bezirkshauptmann in Deutschbrod, Thomas Matejka, von der Function eines Regierungscommissärs hei der genannten Localbahn enthoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil III, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 gelangt der Nachtrag II zum Gütertarife, Theil III, Heft 1, vom 1. December 1898 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält: Aufhebung von Frachtsätzen, weiters Aenderung und Ergänzung der Abtheilungen I—IV, sowie Ergänzung der Einlagerungstabelle etc.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 30. Juni 1900.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 5. Mai 1900. [458]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Anwendung von Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, des Norddeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1900 im Verkehre mit Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Giltigkeit vom 24. Mai 1900 finden die im Tarife, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, des Norddeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1900 enthaltenen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Dzieditz, Oderberg und Oświęcim der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz auch Anwendung im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Wien.

Wien, am 3. Mai 1900. [459]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarif für Eisenbahn-Fahrzeuge von Norddeutschland nach den österreichisch-ungarisch-rumänischen Grenzstationen Itzkany, Predeal und Verciorova.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Juni 1900 tritt unter Aufhebung des Tarifes vom 1. October 1893 für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen als Frachtgut von Norddeutschland nach den obenbezeichneten Grenzstationen ein neuer Tarif in Kraft, der durchgehends wesentlich ermässigte Frachtsätze für die bereits bestehenden directen Beziehungen und auch für eine Anzahl neu aufgenommener deutscher Versandtplätze Frachtsätze enthält. In den neuen Tarif ist die Station Aachen nicht wieder aufgenommen worden. Die im Tarife vom 1. October 1893 enthaltenen Frachtsätze für Aachen bleiben noch bis zum 1. August 1900 in Geltung.

Der neue Tarif ist zum Preise von Mk. 0·30 bei den betheiligten Bahnen und Abfertigungsstellen zu beziehen.

Wien, am 4. Mai 1900. [460]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Abänderung der Bestimmungen, betreffend die Zustellung von Eil- und Frachtgütern in Meran.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 32 vom 20. März 1900 auf Seite 904 verlautbarten Bestimmungen über die Zustellung der in Meran anlangenden Eil- und Frachtgüter werden im Punkte 8 „Von der Zustreifung sind ausgenommen“ nachstehend abgeändert:

8. Güter, welche der Stationsvorstand in Meran von der Ueberweisung an die Firma Johann Aschberger, Spediteur, ausgeschlossen hat, weil eine Lieferfrist-Ueberschreitung bereits eingetreten ist oder einzutreten droht.

Wien, am 4. Mai 1900. [461]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Reexpedition von Holztransporten in Laibach S.B.

Für in Stationen der Unterkrainer Bahnen behufs Einlagerung und Sortirung nach Laibach S.B. zur Aufgabe kommende und ab Laibach S.B. nach Triest S.B., Triest-St. Andrae und Triest-Freihafen zur Weiterbeförderung gelangende Holztransporte finden unter gewissen Bedingungen mit rückwirkender Giltigkeit ab 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 die jeweils bestehenden directen Frachtsätze ab Stationen der Unterkrainer Bahnen nach den obengenannten Triester Abgabsstellen im Rückvergütungswege Anwendung.

Die Reexpeditionsbedingungen liegen bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien und bei dem Verkehrs-Inspectorate der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Triest zur Einsicht auf.

Wien, am 4. Mai 1900. [462]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Berichtigung des Tarifes, giltig vom 15. Jänner 1898.

In der Anlage D des ab 1. November 1899 giltigen Nachtrages I zu obigem Tarife (Seite 36 des Tarifes) ist nachstehende Berichtigung vorzunehmen, und zwar:

In der siebenten Zeile von unten ist zwischen den Worten: „Kindern“ und „haben“ einzuschalten: „im Verkehre zwischen Triest S.B. und Portogruaro über Monfalcone—Cervignano“.

Wien, am 3. Mai 1900. [463]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigung des Tarifes vom 15. Juli 1891.

Die auf den Seiten 84 und 85 des vorbezeichneten Tarifes im Ausnahmetarif Nr. 25 vorgesehenen Frachtsätze gelten nur für Sendungen von 10 Tonnen, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief; demzufolge ergibt sich die Nothwendigkeit, die durch Nachtrag I zu vorbezeichnetem Tarife vorgenommene Abänderung des Kopfes zum Ausnahmetarif Nr. 25 dahin zu erläutern, dass die oben bezogenen Frachtsätze unter Colonne c des neuen Kopfes gehören und für die fraglichen Stationen Frachtsätze für Stückgut (a), bezw. für Sendungen von 5 Tonnen (b) nicht vorgesehen sind.

Wien, am 4. Mai 1900. [464]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1900 tritt auf den Linien der Wiener Localbahnen ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in Kraft.

Derselbe enthält geänderte Bestimmungen über die zur Lösung von ermässigten Fahrkarten berechtigenden Legitimationen für Arbeiter, ferner durch die Verkehrsverhältnisse bedingte Aenderungen in der bisherigen Begrenzung einzelner Fahrpreiszonen, sowie geänderte Fahrpreise in gewissen Stationsverbindungen für Abonnements- und Zeitkarten, wie auch für einfache und Hin- und Rückfahrkarten.

Der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1900 tritt mit dem eingangs bezeichneten Datum ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können ab 1. Juni 1900 bei der Direction und durch die Stationen zum Preise von 50 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 1. Mai 1900. [465]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung derjenigen Eisenbahnlinien, auf welche das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet.) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr findet auf die nachstehenden Eisenbahnlinien keine Anwendung, und zwar:

1. Linien im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:
   a) Dalmatiner Staatsbahn (Spalato—Siverić—Knin und Perković-Slivno—Sebenico),
   b) Kolomeaer Localbahnen (Kolomea—Słoboda rungurska nebst Abzweigung und Nadwornianski przedmiescie—Szeparowce-Kniażdwor),
   c) Lemberg (Kleparów)—Janów,
   d) Lupków—Cisna,
   e) Podleże—Niepolomice,
   f) Lititz—Nürschan,
   g) Unzmarkt—Mauterndorf (Murthalbahn),
   h) Gurkthalbahn (schmalspurig),
   i) Ybbsthalbahn (schmalspurig),
   k) Zell am See—Krimml (Pinzgauer Localbahn, schmalspurig);
2. Achenseebahn;
3. Aussig und Umgebung (mit elektrischem Betriebe);
4. Baden—Helenenthal und —Vöslau (mit elektrischem Betriebe);
5. Bielitz—Zigeunerwald (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
6. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth);
7. Brünner Strassenbahn (Dampftramway);
8. Czernowitzer elektrische Kleinbahn;
9. Dampftramway vormals Krauss & Comp.;
10. Gablonzer elektrische Strassenbahn;
11. Gaisbergbahn;
12. Gmunden Station—Gmunden Stadt (elektrische Eisenbahn);
13. Graz—Maria Trost (elektrische Kleinbahn);
14. Grazer elektrische Kleinbahn;
15. Grazer Schlossbergbahn;
16. Innsbruck—Hall in Tirol;
17. Kahlenbergbahn;
18. Königshof—Beraun—Koněprus (Kleinbahn);
19. Lemberger elektrische Bahn;
20. Linz: Pöstlingbergbahn (elektrisch);
21. Linz—Urfahr (elektrische Kleinbahn);
22. Mühlkreisbahn;
23. Neue Wiener Tramway;
24. Olmützer elektrische Kleinbahn;
25. Pielachthalbahn (schmalspurig);
26. Pilsner elektrische Kleinbahn;
27. Prager Drahtseilbahn auf das Belvedere;
28. Prager Drahtseilbahn auf den Laurenziberg;
29. Prager elektrische Eisenbahn zum kgl. Thiergarten und nach Bubenč;
30. Prager elektrische Strassenbahn;
31. Prag (Smichov)—Košíř (Kleinbahn);
32. Prag—Vysočan (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
33. Prag (Kgl. Weinberge)—Žižkov (elektrische Strassenbahn);
34. Reichenberger elektrische Strassenbahn;
35. Salzburger Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg;
36. Schafbergbahn;
37. Schneebergbahn, Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg;
38. Steyrthalbahn;
39. Stramberg—Wernsdorf;
40. Linien im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft:
   a) Mödling—Hinterbrühl (mit elektrischem Betriebe),
   b) Preding-Wieselsdorf—Stainz,
   c) Pöltschach—Gonobitz,
   d) Kapfenberg—Seebach-Au,
   e) Ueberetscherbahn (Localbahn Bozen-Kaltern);
41. Teplitz—Eichwald (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
42. Wiener elektrische Strassenbahnen;
43. Wiener Localbahnen (Dampftramway Wiener-Neudorf—Guntramsdorf—Leesdorf—Baden und elektrische Ringlinie in Baden);
44. Wien Praterstern—Kagran (elektrische Strassenbahn).

Ausland.

Schweiz. (Rückvergütung für Eisentransporte ab Basel S.C.B. nach Luzern.) Für den Transport von Eisen zu Constructionszwecken in Ladungen von mindestens 10.000 kg per zweiachsigen Wagen bewilligt die Direction der Schweizer-Centralbahn auf der Strecke von Basel S.C.B. nach Luzern die ermässigte Taxe von 58 Cts. per 100 kg auf dem Wege der Rückerstattung gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nach Luzern und gegen den Nachweis des Versandtes des entsprechenden Quantums der erstellten Constructionen ab Luzern. Diese Ermässigung wird nur für ein Gesammtquantum von höchstens 600 t gewährt.

— (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mittheilung der Verwaltung der Schweizer-Nordostbahn und der Generaldirection der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen ist das Werthverhältniss der deutschen Markwährung zur Frankenwährung und umgekehrt für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen und die Stationen der Badischen Staatseisenbahnen auf Schweizergebiet vom 1. April 1900 an bis auf Weiteres wie folgt festgesetzt worden:

1 Mark = 124·07 Centimes
1 Franken = 80·06 Pfennig.

— (Umrechnung der österreichischen Kronen- in Frankenwährung.) Laut Mittheilung der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen ist das Werthverhältniss der österreichischen Kronen- zur Frankenwährung für die österreichisch-schweizerischen Grenzstationen vom 3. April 1900 an bis auf Weiteres festgesetzt worden zu:

1 Krone österr. Währ. = 1·037 Franken.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1396	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Märzdorf	Aussig (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Anhang zu den Tarifen, Theil II des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1899	74 Heller	70 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1397	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19, 1—6 und 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Chabowka Grybów Komańcza Łupków Neu-Łupków Synowódzko wyżne	Brünn K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 98 116 145 146 146 162		Im Kartirungswege		
1398	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18/1 und H—19/1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Neuberg	Kohleben	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	15 Heller	10 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen auf das Industriegeleise in Kohleben übergehen. Im nebenstehenden ermässigten Frachtsatze ist die vertragsmässige Wagenbeistellungsgebühr nicht inbegriffen
1399	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Steinkohlencoaks	Dombrau	Rattka transit	**Minimalquantum 16.000 Tonnen.** Sendungen müssen für Nyrsatya-Likér bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des localtarifmässigen Ansnahmetarifes I massgebend	vom 1. Mai 1900 bis 31. December 1900	Localtarif, bezw. Verbandstarif	36 Heller	33 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege. (Bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1901	

Fortlaufende Nummer	1400	1401
1		
Die Publication erfolgt — von der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Holz des Specialtarifes 2	Mehl (mit der Bestimmung nach englischen, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Sazan Saar Chiesch	Martonvásár und Velencze
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Settenz	Wien-Matzleinsdorf und Wien vorgelegenen österr. Stationen der Südbahn, sowie von Stationen der Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die Mehlsendungen müssen nach der in Triest eventuell erfolgten Umpackung in Fässer binnen drei Monaten zur Verschiffung nach den in Rubrik 4 genannten Häfen gelangen. 3. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in Rubrik 4 genannten Häfen bezüglich der Identität derselben im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen.
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Tarif für den Ungar.-Adriat. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900	Tarif für den Oesterr.-Adriat. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1868, bezw. Anhang zu demselben, giltig vom 1. Jänner 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	180 Heller	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller: 106, 110, 71	100 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	100 Heller incl. Manipulationsgebühr
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		80 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und die correspondirenden Original-Frachtbriefe, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Certificate über die erfolgte Verschiffung des Mehles nach den in Rubrik 4 bezeichneten Häfen beizuschliessen sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterr. Lloyd via Suezcanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw. welche mit Schiffen der kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft Adria via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigende Certificate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Documente müssen längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden
Besondere Bemerkungen	Das Anf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	
14		

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und robe Hirse, ferner Mais und Gerste	Cilli	Triest S.B.	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die Mahlproducte müssen spätestens drei Monate nach erfolgtem Einlangen in Triest S.B. nach den in Rubrik 4 genannten Häfen zur Verschiffung gelangen. 3. Der in Rubrik 10 zugestandene Frachtsatz gilt nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. von Mahlproducten, welches durch ein gleich grosses, während der Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangtes Quantum von Mahlproducten, bezw. von Weizen, Buchweizen etc. gedeckt erscheint	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	Verschieden	108 Heller inclus. Manipulationsgebühr und bezw. ungar. Stener	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc. und gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe für die Mahlproducte, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate oder vom k. k. Hauptzollamt in Triest auszustellenden Certificate über die erfolgte Verschiffung des Mehles beizugeben sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterr. Lloyd via Suezcanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw. welche mit Schiffen der kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft Adria via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Certificate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Documente müssen längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte mit der Bestimmung nach englischen, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen	Cilli	Cilli										

Fortlaufende Nummer	1	1403	1404	1405
Die Publication erfolgt	2			
von der Namen der	3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Weizen		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	allen in die Quantitätsrefactie lant Verordnungs-Blatt Nr. 5 ex 1900, fortl. Nr. 391, anfgenommenen ungarischen Südbahnstationen mit Einschluss der Stationen Komárváros, Zala-Szt. Iván, Szt. Mihaly-Pacsa, Gelse, Gola, Legrád, Mura-Keresztur, Mura-Király und Csáktornya	km 25·3	
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest S.B.	Bozen-Gries	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Wenn mindestens der im Verordnungs-Blatte Nr. 5 ex 1900, sub fortl. Nr. 391, unter a) angegebenen Anlieferungsbedingung entsprochen wurde und insoweit diese Weizenbezüge mit einem gleich grossen Quantum von aus Ungarn, via Südbahn, bezogenen Weizen erzeugten und während der Begünstigungsdauer ab Triest, mit der Bestimmung nach englischen, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen ausserenropäischen Häfen exportirten Mehl in Wagenladungen à 10.000 kg gedeckt erscheinen	Anlieferung in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen	
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900, bezw. die in Rubrik 6 angeführte Publication	Localtarif	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	100 Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	14 Heller	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden		
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellenden Certificate über die erfolgte Verschiffung des Mehles beizuschliessen sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterr. Lloyd via Suezcanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw. welche mit Schiffen der kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft Adria via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden ausgefertigenden Certificate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Documente müssen längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden		
Besondere Bemerkungen	14		Für die zum Baue eines Industrie-Etablissements in Schönlinde dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900, die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.	
			Bozen-Meraner Bahn	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1406	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Bahnen	Braunkohlen	Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dnx und Ladowitz Mariaschein	a) Reichenau a/K. b) Solnitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen per 10.000 kg a) 101·8 b) 107·4 99·8 105·4 95·2 100·8		Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
1407	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Specialtarifes 3	Znaim	Mähr.-Budwitz	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	23 Heller	16 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
1408	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Kalk, gebrannt	Freiheit-Johannesbad	Alt-Paka Bad-Bělohrad Neu-Paka Smiřitz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1900	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Heller 41 50 43 43	 35 41 37 36	 6 9 6 7	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
83	Nr. 48 vom 28. April 1900	1345	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen	Kalwang, Krems, Krummnussbaum, Mautern, Rottenmann, St. Michael, Trieben und Wappoltenreith-Raabs	Stationen in Rheinland-Westphalen	1. In der ersten Rubrik der Tabelle hat es oben im Kopfe, linke und rechte Spalte, anstatt: „Nach und von“ richtig zu lauten: „Nach“ 2. in der ersten Rubrik der Tahelle, rechte Spalte, ist die Schreihweise der Station „Reinhausen“ auf „Rheinhausen“ richtig zu stellen; 3. nachstehende Frachtsätze sind zu berichtigen: Für die Relation Krummnussbaum—Remscheid-Bliedingh. von 2·08 auf Mark 3·08; für die Relation Mautern—Siegburg von 2·25 auf Mark 2·95; für die Relation Rottenmann—Dortmund B. M. von 5·16 auf Mark 3·16	

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird die Bauarbeiten für eine Wasserdruckwerksanlage nächst der Station Plan der Linie Wien—Eger im Offertwege vergeben.

Die Kosten dieser Bauarbeiten sind mit 23.413 Kronen veranschlagt.

Die Vergebung der Hochbauten erfolgt zur Normallinie nach Pauschalpreisen, jene der Arbeiten auf Nachmass nach Einheitspreisen.

Die bezüglichen Projectspläne und sonstigen Bedingungen sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction im Bureau der Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung einzusehen, woselbst auch die Offertformulare ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu 1 Krone per Bogen versehenen und versiegelten Offerte haben die Aufschrift zu tragen: „Offerte für die Bauarbeiten der Druckwerksanlage in Plan, und sind die Offerte bis zum **14. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen einzubringen.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse daselbst ein Vadium von 1170 Kronen Nominale zu erlegen.

Pilsen, im April 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlosung

der

Actien und der 4perc. Prioritätsobligationen

pro Mai 1900.

Bei der laut Notariatsprotokoll stattgefundenen Verlosung unserer Actien und vierpercentigen Prioritätsobligationen wurden nachstehende Nummern gezogen, und zwar:

Actien.

Nr. 11532, 22607, 28646, 34424, 35616, 66416, 74138, 74609, 82833, 87094, 91564, 93805, 97000, 99547, 110577, 123646, 124529, 124711, 127484, 133334. Zusammen 20 Stück.

4perc. Prioritätsobligationen, steuerpflichtige.

Nr. 151—60, 921—30, 3001—10, 3201—10, 3291—300, 6941—50, 7001—10, 8431—40, 9361—70, 13771—80, 14461—70, 14571—80, 15791—800, 15801—10, 15951—60, 18941—50, 19581—90, 19961—70, 20871—80, 21701—10, 31281—90, 35281—90, 36071—80, 36161—70, 38201—10, 39951—60, 44311—20, 44701—10, 44931—40, 45921—9. Zusammen 299 Stück.

4perc. Prioritätsobligationen, steuerfreie.

Nr. 51171—80, 52161—70, 52421—30, 52831—40, 53391—400, 53991—54000, 54691—700, 56101—10, 57211—20, 60921—30, 64281—90, 64581—90, 65391—400, 65631—40, 68291—98, 68351—60, 69661—70, 71851—60, 73091—100, 74881—90, 76921—30, 79171—80, 81011—20, 81021—30, 91201—10, 91621—30, 91751—60, 94381—90, 94491—500, 97051—60, 97941—50, 98301—10, 100381—90, 101961—70, 103681—90, 104771—80, 104871—80, 106391—400, 107051—60, 108041—50, 109831—40, 111581—90, 112321—30, 113411—20, 113871—80, 116481—90, 117381—90, 118591—600, 118651—60, 121501—10, 123151—60, 123921—30, 124031—40, 127371—80, 131381—90, 132401—10, 133761—70, 137181—90, 139711—20, 143781—90, 152541—50, 154731—40, 155171—80, 157301—10, 165741—50, 167241—50. Zusammen 658 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Actien und 957 Obligationen erhalten vom 1. November 1900 angefangen das Nominalcapital, d. i. für je Eine Actie den Betrag von Zweihundert Gulden ö. W. Silber (fl. 200) gleich Vierhundert Kronen (K 400) und für je Eine Prioritätsobligation Dreihundert Gulden ö. W. Silber (fl. 300) gleich Sechshundert Kronen (K 600), nebst den bis 31. October 1900 laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien ausbezahlt. Allfällig fehlende Coupons werden vom Capitalsbetrage in Abzug gebracht. Für die verlosten Actien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere, auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Restanten aus den früheren Verlosungen.

Verlost am 1. Mai

1889. Actien: Nr. 10568. Prior.-Oblig.: Nr. 102273—76, 131576.
1890. Actien: Nr. 48646, 93365.
1891. Actien: Nr. 73095. Prior.-Oblig.: Nr. 60512—17, 161872.
1892. Prior.-Oblig.: Nr. 44031—2, 75560, 135986, 140971.
1893. Actien: Nr. 28830, 103629. Prior.-Oblig.: Nr. 6996, 55694, 63748, 68378, 116620, 157465—7.
1894. Prior.-Oblig.: Nr. 61968, 102698, 105405, 152763, 155440.
1895. Actien: Nr. 44908, 99678. Prior.-Oblig.: Nr. 7860, 28867, 96891—4, 153492—3, 174964.
1896. Actien: Nr. 31514, 32482, 47864. Prior.-Oblig.: Nr. 18018, 56890, 89082—6, 97729, 154304.
1897. Actien: Nr. 2670. Prior.-Oblig.: Nr. 11591—3, 12291, 29639, 90824, 91343—4, 122021, 137990, 138245—48, 142711, 142861, 155030, 155821—24, 159004—6, 171425, 171427—30.
1898. Actien: Nr. 45827, 78424, 78750, 90257. Prior.-Oblig.: Nr. 3911, 14512—20, 67316—20, 71632, 74024, 77976, 84291—3, 84421—30, 85780, 86757—60, 92269, 94795, 97834, 110693, 133798, 145043, 153167, 156474.
1899. Actien: Nr. 98324, 99768. Prior.-Oblig.: Nr. 1999, 20456—60, 25130, 26481—90, 36602—7, 42591—2. 47124, 47126, 50281—90, 50701—10, 59778—80, 63296, 73761—4, 73767, 87265—70, 93852—7, 95107, 101031—5, 101755—60, 106232, 106240, 114824—6, 126519—20, 133841—2, 134271, 139181—90, 154909, 158712—20, 172772, 172776—80.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Der Dachpix (D. R. Patent-Nr. 64.680 und Oesterr.-ungar. Patent), über welchen ein Prospect dieser Nummer beiliegt, ist ein von der Wien-Floridsdorfer Chemischen Fabrik Heilpern & Haas im Wesentlichen aus Theerölen und Magnesiasilicat hergestellter Theercement, der auf dem Dache unter dem Einflusse der Atmosphärilien und der sich bildenden chemischen Verbindung seiner Bestandtheile einen elastischen Cement bildet. Mittelst eines einzigen Anstriches auf das Papp-, Holz- oder Metalldach gebracht, bildet er einen festen, hermetischen, mindestens 5 Jahre haltenden Ueberzug, der ein Flüssigwerden und Abrinnen im Sommer, ein Rissigwerden im Winter, vollständig ausschliesst.

Diese Vorzüge und die relative Billigkeit gegenüber den bisher üblichen, alle 2 Jahre zu erneuernden Theeranstrichen, haben dem Dachpix in den letzten Jahren in Deutschland eine sehr grosse Anwendung bei öffentlichen und privaten Banten, Eisenbahnen und Behörden verschafft. Die von derselben Firma erzeugte Pixpappe bedeutet der gewöhnlichen Sandpappe gegenüber ebenfalls einen grossen Fortschritt, indem durch die Imprägnirung mit Dachpix die Besandung entbehrlich gemacht wird, welche einerseits einen nur problematischen Schutz gegen das Abrinnen des Theers bildet und andererseits durch die Dicke des aufgetragenen Sandes den Käfer oft über die Stärke der eigentlichen Pappe hinwegtäuscht. Es ist anzunehmen, dass sowohl der **Dachpix** und die in Verbindung damit stehende **Pixpappe** der Firma Heilpern & Haas sich wie in anderen Ländern auch in Oesterreich ihr Feld erobern wird.

K. k. patent. **Asphalt-Granit-Blocks**	**Natur-Asphalt-** comprimé und coulé	Imprägnirte **Holzstöckel** K. k. priv. Metallic-Pflaster	K. k. patent. **Asphalt-Pflasterplatten**
K. k. patent. **Sugerit-Isolirplatten** (mit Korkbelag) gegen aufsteigende Feuchtigkeit. Bedeutende Vorzüge gegen bisherigen Kiesbelag	Gegründet 1871. **Erstes österr. Asphalt-Werk** **N. Schefftel, Wien** Holzimprägnirung Dachpappen- und Theerproducten-Fabrik **Comptoir: IX. Porzellangasse 1. Fabrik: Floridsdorf.**		Fugenlose **Magnolith-Fussböden** (verbessertes Xylolith) holzartig in allen Farben für Wartesäle, Corridore, Magazine etc.
Ponteros kalt verstreichbar für Eisenconstructionen, Brücken etc.	**Xerotikon** kalt verstreichbar zur Trockenlegung feuchter Mauern	Eindeckungen mit **Dachpappe** und Holzcement	**Carbolineum-Dachlack** Sugerit-Dachpappe etc.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt ein Prospect der Firma Heilpern & Haas über Dachpix (Theercement) bei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. **Wien, 10. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Oesterreichische Eisenbahn-Statistik. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 7. Mai 1900, *) betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr gewisser Waaren und Gegenstände aus Aegypten.

Aus Anlass der in Port Said vorgekommenen Pestfälle wird zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung der Pest aus Aegypten im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung die Ein- und Durchfuhr nachbezeichneter Waaren und Gegenstände aus Aegypten verboten:

1. Gebrauchte Leibwäsche, abgenützte und getragene Kleidungsstücke (Effecten zum persönlichen Gebrauche), benütztes Bettzeug.

Sofern diese Gegenstände als Reisegepäck oder infolge eines Domicilwechsels als Uebersiedlungseffecten befördert werden, unterliegen sie den besonderen Bestimmungen über sanitätspolizeiliche Revision und Behandlung beim Grenzübertritte.

2. Hadern und Lumpen, mit Inbegriff der unter hydraulischem Drucke zusammengepressten Hadern, welche als Handelsartikel in Ballen befördert werden.

3. Gebrauchte Säcke, Teppiche und Stickereien in benütztem Zustande.

4. Grüne, ferner nicht vollständig lufttrockene oder ungekalkte oder nicht mit Gips, Arsen oder anderweitig präparirte rohe Häute und Felle.

5. Frische (rohe) thierische Rohproducte, wie: Knochen, Klauen, Hufe, Blasen, Därme in frischem, nicht getrocknetem oder nicht gesalzenem Zustande, sofern sich die genannten Artikel als thierische Abfälle darstellen; weiter Haare und Borsten.

6. Menschenhaare.

Die Durchfuhr der aufgezählten Waaren oder Gegenstände ist, falls die Bewilligung zur Einfuhr in das benachbarte ausländische Durchzugs-, beziehungsweise Einfuhrsgebiet nachgewiesen ist, nur zulässig, wenn sie unter Raumverschluss derartig verpackt sind, dass jede Manipulation mit denselben unterwegs unmöglich ist.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zoll-, beziehungsweise Seesanitätsbehörden bekannt wird, in Kraft.

Körber m. p. **Böhm** m. p. **Call** m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 10. April 1900, **) betreffend die Erweiterung der Verzollungsbefugnisse des k. k. Nebenzollamtes in Vallarsa.

Das k. k. Nebenzollamt II. Classe in Vallarsa wird zur Eingangsverzollung von Baumwollwaaren der T. Nr. 128 in 131 in Mengen bis zu 5 kg ermächtigt.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 8. Mai 1900 ausgegebenen XXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 81.
**) Enthalten in dem am 28. April 1900 ausgegebenen XXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 76.

Eröffnung des Betriebes auf der Localbahn Raspenau-Liebwerda—Weissbach.

Am 3. Mai 1900 wurde die 6·5 km lange, von der Station Raspenau-Liebwerda der Strecke Pardubitz—Reichenberg—Reichsgrenze (Seidenberg) der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn abzweigende normalspurige Localbahn Raspenau-Weissbach für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

An der neuen Strecke liegen folgende Stationen: Raspenau-Liebwerda (Anschluss-, bezw. Uebergangsstation), Mildenau, Mildeneichen, Haindorf-Liebwerda und Weissbach. Die Station Mildeneichen ist nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet.

Den Betrieb der genannten Localbahn führt die Centralverwaltung für Secundärbahnen Hermann Bachstein in Berlin.

Oesterreichische Eisenbahn-Statistik.

Das statistische Departement im k. k. Eisenbahnministerium veröffentlicht jetzt die „Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Locomotiv-Eisenbahnen“ für das Jahr 1898. Von der früher erschienenen Zusammenstellung der „Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahn-Statistik“ unterscheidet sich das vorliegende Werk nicht nur durch eine viel detaillirtere Nachweisung der Jahresergebnisse, sondern insbesondere durch die vollständige Darstellung der societären, finanziellen und baulichen Grundlagen der in Betracht kommenden Eisenbahnen. Durch die Veröffentlichung ist den Fachkreisen Gelegenheit geboten, über alle jene für sie wichtigen Details des heimischen Eisenbahnwesens, bezüglich welcher die Daten bisher zumeist aus den verschiedensten, oft schwer zu beschaffenden Einzelwerken zusammengestellt werden mussten, in einem einzigen übersichtlichen Bande authentischen Aufschluss zu finden. Ein weiterer Vorzug des Werkes ist die instructive, selbst für den Laien interessante Einleitung, in welcher die historische Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes im Geleite eines reichen tabellarischen Materials, sowie eine die Ergebnisse des Jahres 1898 in ihren Hauptpunkten zusammenfassende Uebersicht zur Darstellung gelangt.

Wie den statistischen Daten der Publication zu entnehmen ist, betrug am 31. December 1898 die Gesammtbaulänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Locomotiv-Eisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete rund 18.173 km, d. i. um 845 km oder 4·87 pCt. mehr als im Vorjahre. Werden zu dieser Gesammtlänge des Jahres 1898 die im Auslande gelegenen Theilstrecken der österreichischen Eisenbahnen (21 km) hinzugerechnet, hingegen von derselben die Länge der ausländischen Eisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete (99 km) in Abzug gebracht, so ergibt sich für die österreichischen Locomotiv-Eisenbahnen eine Baulänge von 18.095 km; hievon entfallen 7521 km auf die k. k. Staatsbahnen und 10.574 km auf die Privatbahnen. Von den k. k. Staatsbahnen standen 54 km in fremdem Betriebe, während von den Privatbahnen 2675 km vom Staate betrieben wurden und 7899 km im Privatbetriebe standen. Das im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Verwaltung stehende Bahnnetz erreichte mithin zu Ende des Jahres 1898 eine Ausdehnung von 10.142 km, was gegenüber dem Jahre 1898 eine Zunahme um 7·39 pCt. ergibt. Von der angegebenen Gesammtlänge sämmtlicher Eisenbahnen entfielen 95·5 pCt. auf Bahnen mit normaler Spurweite und der Rest auf Schmalspurbahnen.

Die Anzahl der Bahnhöfe war 2630, der Haltestellen 1278, der Telegraphenstationen mit Schreib- und Sprechapparaten 2715, der Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter 1232, der Aufnahmsgebäude 2857, der Güterschuppen 2724, der Wächter- u. dgl. Häuser 10.609 u. s. w.

Das für sämmtliche Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen bis Ende des Jahres 1898 aufgebrauchte Anlagecapital beziffert sich auf 1134 Mill. Gulden, von welchem Betrage bis zu jenem Zeitpunkte 63 Mill. Gulden amortisirt waren. Das Anlagecapital der Privatbahnen im Privatbetriebe (einschliesslich der vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebenen Localbahnen) beträgt 1757 Mill. Gulden. Als noch zu emittirendes Anlagecapital verblieben mit Schluss des Jahres 1898 Actien im Betrage von 4339 Mill. Gulden und Prioritätsobligationen im Betrage von 77·568 Mill. Gulden.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr im Gegenstandsjahre eine nicht unwesentliche Steigerung. Gegenüber der percentuellen Zunahme der Betriebslänge sämmtlicher Eisenbahnen um 4·94 pCt. stellte sich die Zunahme im Stande der Locomotiven auf 5·32 pCt., jene der Personenwagen auf 6·06 pCt. und jene der Lastwagen auf 4·16 pCt. Im Ganzen waren vorhanden: Locomotiven 4847 Stück (hierunter bei den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen 2304 Stück), Personenwagen 10.847 Stück (5495) und Lastwagen 108.446 (41.872) Stück. Die Beschaffungskosten sämmtlicher Fahrbetriebsmittel beziffern sich mit Ende des Gegenstandsjahres auf 386.877 Mill. Gulden, bei den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen auf 175.519 Mill. Gulden.

Von grossem Interesse sind die den bedeutenden Umfang des Eisenbahnverkehres illustrirenden Daten. Es betrug hienach die Anzahl der im Gegenstandsjahre auf sämmtlichen Eisenbahnen beförderten Personen nicht weniger als 126.087 Millionen (hievon 55.787 Millionen auf den Bahnen im Staatsbetriebe). Die geförderten Personen-Kilometer betrugen 4439 Millionen, es wurde daher durchschnittlich das Kilometer Betriebslänge von 255.435 Personen befahren. Im Vergleiche zum Jahre 1897 war die Zunahme des Personenverkehres eine absolut sehr bedeutende.

Die ausschlaggebende Bedeutung, welche bekanntlich die dritte Wagenclasse für den Verkehr besitzt, wird im Gegenstandsjahre markant durch folgende Angaben veranschaulicht: Es entfallen von der Gesammtzahl der beförderten Personen auf die erste Classe 0·88 pCt., auf die zweite Classe 6·99 pCt., auf die dritte Classe 89·35 pCt., auf die vierte Classe (nur bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec geführt) 0·09 pCt. und auf Militärpersonen 2·69 pCt. Gleich dem Personenverkehre erfuhr auch der Güterverkehr eine erhebliche Steigerung. Im Ganzen wurden 110.981 Millionen Tonnen (Staatsbetrieb 37.565 Millionen) befördert; gegenüber dem Vorjahre ergibt dies eine Zunahme um 6·43 pCt. (Staatsbetrieb 10 37 pCt.).

Die gesammten während des Gegenstandsjahres erzielten Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen beliefen sich auf 287.817 Mill. Gulden, wovon 117.096 Mill. Gulden auf die Eisenbahnen im Staatsbetriebe entfielen. Die Betriebsausgaben bezifferten sich im Ganzen auf 178.930 Mill. Gulden, an welchem Betrage die eben genannten Bahnen mit 82.918 Mill. Gulden participiren. Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die Betriebseinnahmen sämmtlicher Bahnen eine Steigerung um 3·96 pCt. und die Betriebsausgaben eine solche um 4·28 pCt. Der sich mit 109.321 Mill. Gulden ergebende Betriebs-Nettoertrag der Eisenbahnen stellte sich per Kilometer Betriebslänge auf fl. 6224 gegen fl. 6198 im Jahre 1897 und entspricht einer durchschnittlichen Verzinsung des verwendeten Anlagecapitals von 3·79 pCt.

Eine besonders eingehende Nachweisung erfuhren in der vorliegenden statistischen Publication die im Gegenstandsjahre vorgekommenen Unfälle, deren Gesammtzahl 1626 betrug. Unter denselben befanden sich 446 Entgleisungen und 246 Zusammenstösse und Streifungen. Die Gesammtzahl der bei sämmtlichen Unfällen sowohl unverschuldet als auch infolge eigener Schuld verunglückten Reisenden belief sich auf 143, von welchen 8 Personen getödtet wurden. Auf je eine Million Reisende entfielen 1·67 Verunglückungen und auf je eine Million Personen-Kilometer 0·05 verunglückte Reisende.

Die Anzahl der bei sämmtlichen Eisenbahnen Angestellten (Beamten, Unterbeamten, weiblichen Bediensteten, Diener) betrug 84.217. Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitte 95.722 beschäftigt. An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden im Ganzen 99·432 Mill. Gulden ausbezahlt. Während die Zunahme der gesammten Betriebslänge der österreichischen Eisenbahnen von 1897 auf 1898 5·16 pCt. ausmachte, betrug die Steigerung im Personalstande 5·38 pCt. und in den Bezügen des Personals 6·69 pCt.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 23 Pensions-, 24 Kranken- und 27 sonstige Humanitätscassen, deren Vermögen sich im Ganzen auf 60·914 Mill. Gulden belief; dasselbe erfuhr im Vergleiche zum Vorjahre eine beträchtliche Steigerung, welche bei den Pensionscassen 3·46, bei den Krankencassen 13·21 und bei den sonstigen Humanitätsfonds 13·65 pCt. betrug.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. (Variantenproject der Schleppbahn von der Station Bienczyce zur Dampfmühle in Krzeslawice: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. April die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung J. Judkiewicz in Krakau vorgelegten Variantenprojectes für die Schleppbahn von der Station Bienczyce der Localbahn Krakau-Kocmyrzów zur Dampfmühle in Krzeslawice nach vorheriger Erörterung der Trassenfrage die politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 17.150.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie von der Thaliastrasse durch die Festgasse zur Ottakringer Hauptstrasse: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. April die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Haupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen von der Thaliastrasse durch die Festgasse bis zur Ottakringer Hauptstrasse die Trassenrevision und Stationscommission, und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 17.900.]

Projectirte Localbahn Antiesenhofen - Mauerkirchen. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von Ferdinand Spiegel in Wien vorgelegten Projectes für eine mit der Spurweite von 1·0 m auszuführende, elektrisch zu betreibende, dem Personen- und Frachtenverkehre dienende Kleinbahn mit vorwiegender Strassenbenützung von der Station Antiesenhofen der Linie Ried—Schärding der k. k. Staatsbahnen zur Station Mauerkirchen der Linie Steindorf—Braunau a. Inn der k. k. Staatsbahnen die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 16. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Carl Graf betraut. [E.-M.-Z. 20 559.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Villach: Eröffnung der Betriebsausweiche Schönau für Betriebszwecke.) Zufolge Kundmachung der obigen Staatsbahn-Direction vom 1. Mai wurde an diesem Tage die zwischen den Stationen Klein-Reifling und Weissenbach-St. Gallen (in km 75·5/6) der Linie Amstetten—Pontafel gelegene Betriebsausweiche Schönau für Betriebszwecke ohne sonstige Abfertigungsbefugnisse eröffnet.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg: richtige Schreibweise des Namens der Haltestelle „Zuckmantel".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat angeordnet, dass künftighin für die Haltestelle „Zuckmantel" der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, da laut Mittheilung der k. k. Statthalterei in Böhmen die authentische Schreibweise „Zuckmantl" ist, diese letztere Schreibweise in Anwendung zu bringen ist. [E.-M.-Z. 17.991/20.]

Bozen - Meraner Bahn. (Verkehrsinspector-Ernennung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Ernennung des Inspectors Victor Swoboda, pensionirten Verkehrsinspectors der Bosn.-Hercegow. Staatsbahnen, zum Verkehrsinspector der k. k. priv. Bozen - Meraner Bahn genehmigend zur Kenntniss genommen, [E.-M.-Z. 7313/13.]

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Halle a/S.: Stationsnamenänderung.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge führt die an der Strecke Königswusterhausen—Cottbus gelegene Station Brand fernerhin die Bezeichnung „Brand Reg.-Bez. Frankfurt a/O."

— (Directionsbezirk Stettin: Eröffnung des Haltepunktes Templin Vorstadt.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 1. Mai der zwischen den Stationen Ahrensdorf und Templin der Bahnstrecke Britz—Fürstenberg i/M. und zwischen den Stationen Templin und Führkrug der Strecke Löwenberg i/M. – Prenzlau gelegene Haltepunkt Templin Vorstadt für den Personenverkehr eröffnet.

— (Stationsnamenänderung.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge erhielt mit 1. Mai die an der Bahnstrecke Berlin—Stralsund gelegene Station Strelitz die Bezeichnung „Strelitz (alt)".

— (Directionsbezirk Bromberg: Eröffnung der Nebenbahnstrecke Callies—Falkenburg.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 1. Mai die 40·40 km lange Nebenbahnstrecke Callies—Falkenburg für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Von den auf der genannten Strecke vorgesehenen Stationen wurde die Haltestelle Virchow vorläufig nur für den Personenverkehr eröffnet.

— (Directionsbezirk Hannover: Eröffnung des Personenhaltepunktes Sylbach.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist am 1. Mai der von den Verkehrsstellen Schöttmar und Lage 4·9 km entfernt an der Strecke Herford—Altenbeken neu eingerichtete Personenhaltepunkt Sylbach eröffnet worden.

Oldenburg. (Eröffnung der Strecken Neuenkirchen—Hesepe und Holdorf—Damme.) Zufolge Kundmachung der grossherzogl. Oldenburgischen Eisenbahn-Direction wurden am 1. Mai die Strecken Neuenkirchen—Hesepe und Holdorf—Damme mit den Stationen Rieste, Hesepe und Damme für den gesammten Verkehr eröffnet. In Hesepe bleibt die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, soweit letztere nicht im Packwagen befördert werden, ausgeschlossen. Sprengstoffe werden auf den neu eröffneten Stationen nicht abgefertigt.

Bayern. (Eröffnung der Privatlocalbahn Murnau-Oberammergau für den allgemeinen Verkehr.) Am 5. April wurde die in Murnau an die Bayerische Staatsbahn anschliessende, vorerst mit Dampfzügen und späterhin elektrisch zu betreibende, 24 km lange normalspurige Privatlocalbahn von Murnau über Kohlgrub nach Oberammergau mit der Station Oberammergau, den Haltestellen Grafenschau, Kohlgrub Ort, Bad Kohlgrub, Saulgrub, Altenau und Unterammergau, sodann den Halteplätzen Murnau Ort, Berggeist, Jägerhaus und Scherenau nebst gleichnamiger Ladestelle für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Eisenbahnwagen mit einer Bruttolast von mehr als 10.000 kg per Achse und mit einem grösseren festen Radstand als von 4 m können auf diese Privatbahn nicht übergehen.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge führt die an der Linie Pockau-Lengefeld—Neuhausen gelegene Haltestelle Grünthal vom 1. Mai ab die Bezeichnung „Kupferhammer-Grünthal".

Verschiedene Mittheilungen.

Achenseebahn. (Generalversammlung.) Am 26. März fand in Salzburg, nachdem die für den 8. März einberufene Generalversammlung beschlussunfähig geblieben war, unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Vicepräsidenten Dr. Friedrich Ritter von Graf und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Bezirkscommissär Felix Freiherrn von Hasslinger die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Achenseebahn statt. Es waren sechs Actionäre bei derselben erschienen, welche ein Actiencapital von fl. 219.600 mit 219 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 41.793 (+ 2312) Personen mit einer Einnahme von fl. 36.851 (+ fl. 3533) befördert. Die Nettoeinnahmen aus dem Gepäcks- und Güterverkehre stellten sich auf fl. 5003 (+ fl. 1612), die Gesammt-Nettoeinnahmen sohin auf fl. 41.854 (+ fl. 3533). Zur Verfügung der Generalversammlung standen fl. 14.521. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss dieselbe, aus dem ihr zur Disposition stehenden Betrage fl. 1300 zu Abschreibungen, fl. 2746 zur Dotirung des Reserve-, Erneuerungs- und Unterstützungsfonds, fl. 1000 zur Tilgung von Prioritätsactien und fl. 9465 zur Auszahlung einer $1^1/_2$percentigen Dividende an die Prioritätsactien zu verwenden. Die turnusgemäss ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Lorenz Zuckermandel und Gustav Moshagen, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 16.548.]

Firmaprotokollirung. Das k. k. Landes- als Handelsgericht in Krakau hat am 13. April die Eintragung im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen der Firma:

„Krakauer Tramway-Gesellschaft"

polnisch: „Krakowska Spółka Tramwajowa"

mit nachstehenden Bestimmungen verordnet:

1. Die Statuten dieser Gesellschaft, welche sich am 19. März 1900 constituirte, wurden mit Erlass des hohen k. k. Ministeriums des Innern vom 5 Februar 1900, Z. 3376, genehmigt.

2. Der Sitz der Gesellschaft ist Krakau und die Dauer der Gesellschaft ist unbeschränkt.

3. Der Zweck der Gesellschaft ist:

a) die Erwerbung und der Betrieb der bestehenden Pferdeeisenbahnlinien in Krakau von der Podgorzerbrücke über den Ringplatz bis zum Nordbahnhofe und vom Ringplatze zum Krakauer-Park, sowie, vorbehaltlich der staatlichen Genehmigung, die Umgestaltung derselben für den elektrischen Betrieb;

b) unter der Voraussetzung der Erwirkung der erforderlichen staatlichen Concessionen, die Erwerbung, der Bau und der Betrieb, die Pachtung und Verpachtung anderer normal- oder schmalspuriger Eisenbahnen niederer Ordnung in Krakau und Umgebung, insbesondere von Kleinbahnen und Strassenbahnen. Diese Zwecke sind jedoch in Uebereinstimmung mit den Bestimmungen des dem Statute B als Anhang beigefügten Vertrages vom 11. Juni 1898, bezw. des gemäss Artikel III desselben von der Gesellschaft mit der Stadtgemeinde Krakau abzuschliessenden Vertrages zu verfolgen.

4. Das Grundcapital beträgt K 800.000, zerlegt in 2000 Stück auf den Inhaber lautende Actien à K 400.

5. Die von der Gesellschaft ausgehenden statutenmässigen Kundmachungen werden rechtswirksam vom Präsidenten oder vom Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes durch einmalige Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung" und in die amtliche „Gazeta Lwowska" veranlasst.

6. Die Gesellschaftsfirma wird derart gezeichnet, dass den vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worten: „Krakowska Społka Tramwajowa" oder „Krakauer Tramway-Gesellschaft" collectiv entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied desselben und ein mit der Procuraführung betrauter Director oder sonstiger Gesellschaftsbeamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, ihre Unterschrift beisetzen.

7. Der in der constituirenden Generalversammlung gewählte erste Verwaltungsrath besteht aus den Herren: Anton Ritter von Oborski, Grossgrundbesitzer in Krakau; Theodor Köhn, Stadtbaurath a. D. und Director in Nürnberg; Friedrich Nonnenberg, Director in Brüssel; Ludwig August Lohnstein, Director in Wien; Peter Gierlich, kgl. Bauinspector a. D., in Wien.

8. Von der Stadt Krakau wurden in Gemässheit des § 16 al. 2 des Gesellschaftsstatutes die Herren: Dr. Karl Pieniążek, erster Vicepräsident der Stadt Krakau, und Dr. Leon Rothwein, Gemeinderath der Stadt Krakau, beide Landesadvocaten in Krakau, in den Verwaltungsrath entsendet.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXVI. Stückes.) Das am 4. Mai herausgegebene LXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4855: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 30. April 1900, Z. 77.103, betreffend das Erlöschen der Maul- uud Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Eslarn.

Nr. 4856: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 26. April 1900, Z. 5545, betreffend die Bestimmung der Station St. Leonhard als ständige Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer.

Nr. 4857: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Mai 1900, Z. 14.604, betreffend das Einfuhrverbot von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Bruck a. L. nach Ungarn.

Nr. 4858: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 26. April 1900, Z. 40.047, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 4859: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 2. Mai 1900, Z. 35.916, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Schlesien.

Nr. 4860: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 1. Mai 1900, Z. 78.089, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Waldmünchen.

Nr. 4861: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 24. April 1900, Z. 56.698 I, betreffend die Aufhebung der Sperre des Bezirkes Krupa gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 4862: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 24. April 1900, Z. 92.908/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Zenica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 10., bezw. am 14. Jänner dem öffentlicheu Verkehre übergebenen Strecken Zeltweg — Wolfsberg (50·4 km) und Przeworsk—Rozwadów (74·760 km) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat die k. k. Rechnungsofficiale Richard Konrad, Josef Etzmannsdorfer und Hermann Weiss zu k. k. Rechuungsrevidenten im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband
Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.
Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.
Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien.

Beistellungsgebühr für eingerichtete Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter.

Bei Getreide- etc. Transporten, welche auf Grund des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband in den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Abfertigung gelangen, wird für die bahnseitige Beistellung von zur alla rinfusa-Verladung eingerichteten Schüttwagen oder als Thürverschluss dienenden Vorsatzbrettern eine Gebühr von 1 Krone per Wagen eingehoben.

Hinsichtlich der im Güterverkehre Rumänien—Lindau und Vorarlberg im Rumänisch-Norddeutschen und Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverbande, sowie im Elbe-Umschlagsverkehre mit Rumänien in Betracht kommenden Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstationen finden diesfalls die Bestimmungen der Localtarife der betreffenden Bahnen Anwendung.

Wien, am 5. Mai 1900. [466]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1900 werden die in den Verbandstarifen vorgesehenen Bestimmungen, Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen Burgsolms, Diez, Ems (Bad), Fachingen, Fulda, Gelnhausen, Gersfeld, Guntersau, Jossa, Limburg, Lindenbach, Löhnberg, Nassau a. d. Lahn, Runkel, Salmünster-Soden, Steinau, Wächtersbach und Weilburg der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. aufgehoben.

Soweit ein Verkehrsbedürfniss besteht, werden nach Möglichkeit zum gleichen Zeitpunkte — eventuell zu einem späteren Termine — neue Frachtsätze in den Tarifen für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, bezw. für den Verkehr mit Galizien und der Bukowina im Galizisch-Norddeutschen Eisenbahnverbande zur Einführung gelangen.

Wien, am 7. Mai 1900. [467]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 4.

Mit 1. Juli 1900 gelangt der neue Tarif-Theil II, Heft 4, für die frachtgutmässige Beförderung von Gütern des Specialtarifes 1 (Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl etc.) zwischen den Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien), königl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Zenta der Bács-Bodrogher Localeisenbahn einerseits und den Stationen der österreichischen Eisenbahnen andererseits, durch welchen der bisherige ab 1. August 1892 giltige Tarif-Theil III, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes sammt allen Nachträgen ersetzt wird, zur Einführung.

Exemplare des neuen Tarifes können ab 20. Mai 1900 von dem gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, sowie von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 8. Mai 1900. [468]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno.
Localbahn Mšeno—Unter-Cetno.

(Im Betriebe der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.)

Einführung eines Nachtrages I zu den Tarifen, Theil II.

Am 1. Juli 1900 tritt je ein Nachtrag I zu den Tarifen, Theil II, für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr vorgenannter Localbahnen in Kraft.

Dieselben enthalten: neue Bestimmungen über Fahrpreisermässigung für Arbeiter, Fahrbegünstigungen für Schulausflüge, für mittellose Personen, welche durch den Biss wuthverdächtiger Thiere verletzt werden, sowie für Thierbegleiter, Aufhebung der gebührenfreien Beförderung von Traglasten, Bestimmungen über Beförderung lebender Fische etc., ferner Aenderungen und Ergänzungen.

Prag, im Mai 1900. [469]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn
zugleich als betriebführende Verwaltung der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno.

Güterverkehr zwischen Wien und Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in der Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loco, Wien Südbahnhof, resp. Matzleinsdorf loco, Nussdorf, Wien St.E.G., Wien Oe.N.W.B., Wien K.F.N.B. transit und Wien D.U.B. der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft andererseits vom 1. März 1896 unter Pos. 3 des Anhanges für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren für Antonischacht enthaltenen Frachtsätze treten mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 8. Mai 1900. [470]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Ungarisch-Bosnischer Gemeinschaftsverkehr.

Reexpeditionsbegünstigung für die in dem Lagerhause der Czegléder Gewerbe- und Handels-Actiengesellschaft in Czegléd eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Oelkuchen, Mehl und sonstigen Mahlproducten in vollen Wagenladungen, welche per Eisenbahn in das mit der Station Czegléd in Schienenverbindung stehende Lagerhaus der Czegléder Gewerbe- und Handels-Actiengesellschaft in Czegléd anlangen und aus dem Lagerhause per Eisenbahn weiterbefördert werden, wird unter Aufrechthaltung der vom 1. Jänner 1899 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditions-Stationen der österr.-ungarischen Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, mit Giltigkeit bis auf Widerruf, die Reexpeditionsbegünstigung, d. h. die Anwendung der zur Zeit der Beförderung von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze unter nachstehenden Bedingungen und Modalitäten im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande, im Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande und im Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehre bewilligt.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet nur rücksichtlich solcher Relationen Anwendung, deren Verkehr sich laut den bestehenden Instradirungsvorschriften via Czegléd bewegt, und kann nur rücksichtlich solcher Sendungen beansprucht werden, welche an das Lagerhaus der Gewerbe- und Handels-Actiengesellschaft in Czegléd adressirt sind und von demselben innerhalb zwölf Monaten, vom Tage der Einlagerung gerechnet, behufs Weiterbeförderung neuerdings zur Aufgabe gebracht werden. Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu benennen, welche als Eigenthümerin, resp. Vermittlerin figurirt.

Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 Hellern per 100 kg berechnet.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Sendungen ausgeschlossen, rücksichtlich welcher auf den Frachtbriefen eine Route vorgeschrieben ist.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet in der Regel gleich bei der Weiterbeförderung der Sendungen aus den Lagerhäusern im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des seitens der Station Czegléd beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkartenauszuges, welcher mit dem schriftlichen Ansuchen der Lagerhaus-Verwaltung versehen sein muss, dass die Sendung unter Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Jänner 1899 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungarischen Monarchie eingelagert werden, massgebend.

Wien, am 8. Mai 1900. [471]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Wir bringen hiemit zur Kenntniss, dass zufolge Beschlusses der am 3. Mai 1900 abgehaltenen 42. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1900 fällige Dividendencoupon Nr. 42 der Actien unserer Eisenbahn-Gesellschaft

mit ö. W. fl. 75 = K 150,

sowie der ebenfalls am 1. Juli 1900 fällige Coupon der Genussscheine

mit ö. W. fl. 50 = K 100

zur Einlösung gelangt.

Die Einlösnng erfolgt — ohne Präjudiz für künftige Fälle — bereits **vom 10. Mai 1900 angefangen** bei nachstehenden Zahlstellen:

in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in **Prag** bei der Böhmischen Escompte-Bank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdener Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntniss, dass bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1900 stattgefundenen **Auslosung** der nach Massgabe des § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden **160 Actien** unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

115	325	406	495	623	939	969	1170	1405	1542
1615	1721	2131	2213	2573	2977	3113	3357	4606	4646
5574	5601	5991	6161	6558	6768	6986	7009	7343	7390
7492	7637	8092	8323	8343	8821	8947	9354	9679	9838
9906	10078	10218	10292	10566	10984	11278	11548	12016	12038
12468	12836	12905	12919	12966	13096	13149	13551	13729	14046
14235	14465	14813	15114	15422	15473	16081	16149	16599	16609
17083	17232	17424	17487	17655	17760	17822	18075	18147	18170
18257	19120	19795	19932	19984	20201	20542	20781	21524	21928
21957	22192	22199	22407	22538	22643	22686	23047	23975	23998
24359	24533	24744	24816	25089	25334	25502	25801	25938	26445
27025	27333	27598	27751	28073	28129	28651	28735	28781	29272
30164	30249	30328	30549	31026	31369	31802	32164	32447	33249
33392	33592	33613	33890	34184	34190	34462	34 83	34669	34909
35338	35372	35504	35821	35877	35922	36237	36283	36500	36662
36688	36694	36912	36963	37085	37223	37269	37275	37454	37738

Die Auszahlung dieser ausgelosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien sammt Talon **am 1. Juli 1900** mit ö. W. fl. 500 = K 1000 bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Massgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Actien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt werden .

Von den in früheren Jahren ausgelosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1894 Nr. 21394.
" " " 1895 Nr. 14126 34441.
" " " 1896 Nr. 5682 7178 17403.
" " " 1897 Nr. 15007 21473 25414 35625
" " " 1898 Nr. 337 1126 1681 8416 12453 14209 17688 29369 34378 36640.
" " " 1899 Nr. 1105 2756 10916 11068 12802 13266 17576 19052 20739 21756 22519 29965 37299.

Bei Einlösung der ausgelosten Actien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Capitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 3. Mai 1900.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1409	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Reis und Reisabfälle, eingereiht in den Oesterr.-Adriatischen Verband-Ausnahmetarif XV	Triest Fiume	Mähr.-Budwitz	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 20. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3 und 4, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	276 290 Heller, incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
1410	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	a) Fliesen, Platten, Steine und Ziegel aus Cement b) Marmorplatten und Marmorblöcke, roh behauene, nicht geschliffene oder polirte	Görz Monfalcone Nabresina Görz Monfalcone Nabresina	Bucuresti-Filaret Bucuresti gara de nord	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 20 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes giltigen Bestimmungen	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Cents. a) b) 469 423 462 416 458 412 463 417 456 410 452 406		Im Kartirungswege		
1411	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Eichenholz-Extract a) im trockenen Zustande b) tropfbar-flüssig	E s z é k Podwołoczyska (Bhf.) transit Nowosielitza (Bhf.) transit Granica transit, bezw. Szczakowa transit Brody (Bhf.) transit		Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlnog mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verhandsfrachtsätze	a) 275 Heller b) 275 „ a) 273 Heller b) 268 „ a) 237 Heller b) 234 „ a) 262 Heller b) 260 „		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1412	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Neuen Bukowinaer Localbahnen	Schotter	Kilometer 40	Stefanówka	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Beschotterung der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka verwendet werden und an eine Dienststelle der k. k. Staatsbahn adressirt sein. Das Auf- und Abladen haben die Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	12 Heller	8 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1413	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Ziegel (Mauer-, Dach- und Pflasterziegel)	Hrachowetz	Rožnau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	15 Heller	11 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1414	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wiener-Neustadt	Granica transit	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Die Sendungen müssen zum Exporte in das Ausland bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehet kein directer Frachtsatz	195 Heller		Im Kartirungswege		
1415	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, alt, abgängig der Pos. E—8 Eisen- und Stahlabfälle der Pos. E—9 } der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Barcs	Assling	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Serbien, Bulgarien oder Rumänien provenziren und per Schiff in Barcs eintreffen, und ist der bezügliche Nachweis bei der Aufgabe in Barcs zu erbringen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Es bestebt kein directer Frachtsatz	105 Heller		Im Kartirungswege		
1416	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	a) Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, b) Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Siehe umstehende Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Westungarisch-Niederösterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Angust 1899	Verschieden	Siehe umstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von oder nach

Nach oder von	Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen									Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn										
	Almás-Füzitö	Ács	Bánhida	Györ	Györ-Szt. Iván	Komárom	Szt. János	Tata-Tóváros		Csorna	Ence	Esterháza	Györ R.Ö.E.E. und Györ-Raabufer-Güterexpedition	Kapuvár-Gartha	Lajta-Ujfalu	Pinnye	Szárazvám	Vulka-Pordány	
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern																		
	b	a	a	a	b	a	a	a	a	a	b	a	a	a	b	a	b	a	a	a	a
Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf:																					
Altenmarkt-Thenneberg	—	130	152	—	—	120	134	124	146	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berndorf-Fabrik	—	124	146	—	—	114	128	118	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ebenfurth-Mühle	—	104	126	—	—	94	108	98	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enzesfeld	—	118	140	—	—	108	122	112	134	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gntenstein	—	136	158	—	—	126	140	130	152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hainfeld	—	140	162	—	—	130	144	134	156	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hohenberg	—	—	—	—	—	—	162	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kanmberg	—	136	158	—	—	126	140	130	152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kernhof	—	164	—	—	—	154	168	158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lilienfeld	—	150	—	—	—	140	154	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ober-Piesting	—	130	152	—	—	120	134	124	146	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oed	—	130	152	—	—	120	134	124	146	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pernitz-Muckendorf	—	136	158	—	—	126	140	130	152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pottenstein a. d. Triesting	—	124	146	—	—	114	128	118	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Egydi a. Neuwalde	—	160	—	—	—	150	164	154	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Veit a. d. Göisen	—	146	—	—	—	136	150	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheibmühl	—	146	—	—	—	136	150	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schrambach	—	150	—	—	—	140	154	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sollenau	—	118	140	—	—	108	122	112	134	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steinabrückl	—	124	146	—	—	114	128	118	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türnitz	—	—	—	—	—	—	158	148	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Waldegg	—	130	152	—	—	120	134	124	146	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weissenbach-Neuhaus	—	130	152	—	—	120	134	124	146	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wittmannsdorf	—	118	140	—	—	108	122	112	134	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wöllersdorf	—	124	146	—	—	114	128	118	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stationen der Südbahn-Gesellschaft:																					
Atzgersdorf-Maner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	101	81	-	—	81	81	—	81	—	—
Baden-Frachtenbahnhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	101	—	—	—	81	81	—	72	—	—
Brunn-Maria Enzersdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	101	81	—	—	81	81	—	81	—	—
Felixdorf	—	118	140	98	98	108	122	112	134	85	85	92	74	94	94	—	—	30	58	42	46
Gnmpoldskirchen	—	—	—	109	109	—	—	—	—	81	81	101	—	109	109	81	81	—	—	—	—
Gnntramsdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	101	—	—	—	81	81	—	—	—	—
Hetzendorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	—	—	—	—	—	81	—	—	—	—
Laxenhnrg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leobersdorf	—	118	—	—	—	108	122	112	134	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Liesing	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	101	81	—	—	81	81	—	81	—	—
Mödling	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	101	81	—	—	81	81	—	—	—	—
Vöslau-Gainfarn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Theresienfeld	—	—	—	—	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94	—	—	—	—	—	—
Wr. Neustadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	42	46
Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn:																					
Achau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	—	—	—	—	81	81	—	—	—	—
Ebreichsdorf	—	—	—	—	-	—	—	—	—	81	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hennersdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	—	—	—	—	—	81	—	—	—	—
Inzersdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	—	—	—	—	—	81	—	—	—	—
Mitterndorf-Mooshrnnn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69	—	—	—	—	—	69	—	—	—	—
Münchendorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	—	—	—	—	81	81	—	—	—	—
Pottendorf-Landegg	-	—	—	—	—	—	—	—	—	69	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Unter-Waltersdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69	69	89	—	—	—	69	69	—	—	—	—
Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang:																					
Aspang	—	—	—	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Biedermannsdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	99	—	—	—	81	81	—	—	—	—
Edlitz	—	—	—	—	—	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erlach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68	52	56
Klein-Wolkersdorf	136	—	—	—	—	—	—	—	—	95	95	—	—	—	106	—	—	—	68	52	56
Maria-Lanzendorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	—	81	—	—	81	81	—	—	—	—
Ober-Waltersdorf	—	—	—	—	99	—	127	—	—	81	81	—	—	—	99	—	—	—	—	—	—
Pitten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schelblingkirchen	—	—	—	—	—	120	—	128	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Seebenstein	—	—	—	—	—	117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tattendorf	137	—	—	—	99	—	—	—	—	81	81	—	—	—	99	—	—	—	—	—	—
Traiskirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trnman	—	—	—	—	99	—	—	—	—	81	81	—	—	—	99	—	—	—	—	—	—

1417

Fortlaufende Nummer														
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt	von der Nanen und im der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Das Zugeständniss wird gemacht				
				von	nach			Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkangen
										per 100 kg				
Südbahn-Gesellschaft														
k. k. Oesterr. Staatsbahnen														
Banmwolle amerikanischer Provenienz			Baumwolle, robe, exclusive amerikanischer, und Baumwollabfälle, anch Ahfälle von Banmwollgarn nnd von Twisten											
				Triest	Neudau									
					Burgau									
					Neudau	ad A. Bei Beförderung in offenen Wagen. ad B. Bei Beförderung in gedeckt gehanten Wagen nnd bei Frachtberechnung nach dem Effectivgewichte der Sendnng nnter der Bedingung, dass 1. die Verwendnng offener oder gedeckt gebanter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleiht; 2. die seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebanten Wagen ränmlich vollständig ausgenützt werden, nnd zwar hei offen gebauten Wagen his znr Grenze des Lademasses, bei gedeckt gehanten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenranmes derselben — in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueherschreitung des znlässigen Ladegewichtes; 3. falls ein offen gehauter Wagen znr Beförderng heigestellt wird, der Absender für die Bedeckng entweder selbst Sorge trägt oder aher hei hahnseitiger Beistellng der Decken die tarifmässige Deckenmiethe entrichtet. Im Frachtbriefe ist im Sinne des § 57 des Betriehsreglements der Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebanten Wagen", heziebungsweise der Vermerk: „Beantrage Beförderng in offen gebanten Wagen nnter hahneigenen Decken" einznstellen; 4. der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle hei der Anfgahe erhracht wird		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen							
					Burgau									
vom 14. Mai 1900 his auf Widerruf, längstens aher his Ende December 1900														
Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverhand, hezw. Localgütertarife (Theil II) der am Transporte hetheiligten Eisenbahnen														
Directe Frachtsätze bestehen nicht														
					Neudau	A				256				
					Burgau	A				256				
					Neudau	B								
					Burgau	B								
Verschieden														
Im Kartirungswege														
Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung														

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1418	**Oesterr. Nordwestbahn**		Aetzkalilauge und Pottaschelauge	Lieben Oe.N.W.B.	Jungbunzlau Schreckenstein Stockerau Reichenberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der für Güter der Classe A giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oe.N.W.B.	V e r s c h i e d e n	Heller 69.— 90.— 228.— 137.—	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet.
			Leer retour gehende gebrauchte Eisenfässer	Jungbunzlau Schreckenstein Stockerau Reichenberg	Lieben Oe.N.W.B.	Aufgabe in beliebigen Quantitäten Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				37.— 51.— 146.— 94.—				
1419	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Cichorienwurzeln, gedörrte	Prasskačka-Urbanitz	Komotau (A.T.E. oder B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	114 Heller		Im Kartirungswege		
1420	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holzschachteln und Kisten verpackt	Senftenberg	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen ohne Gewichtsbeschränkung. Das Zugeständniss findet nur Anwendung bei fractioneller Verladung und bei vollständiger Ausnützung des Wagenraumes. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des österreichischen Eisenbahnverbandes	Frachtsätze der Classe II	Frachtsätze der Classe A		Im Kartirungswege		
1421	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Weisswasser B.N.B. oder umgekehrt	Krölpa Ranis (kgl. Eisenb.-Direct. Erfurt)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	ab 15. Mai bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1900	Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband-Tarif, Theil II Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	101 Pfennige		Im Kartirungswege		
1422	**St.E.G.**	beth. Verwalt.	Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 37, vom 31. März 1900, sub Post 1199 für Aetzkalilauge und Pottaschelauge bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen von Aussig (A.T.E., Oe.N.W.B. und St.E.G.) und Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.) nach diversen Stationen publicirten Frachtsätze finden bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900 unter den gleichen Modalitäten auch für Aetzkali im Kartirungswege Anwendung.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
20	Nr. 5 vom 13. Jänner 1900, bezw. Nr. 39 vom 5. April 1900	420 1221	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schnittholz der Pos. H—18/3 des Oesterr.-ungar. Tarif-Theiles I	den namentlich angeführten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina	Ezer transit für Sendungen nach den namentlich angeführten Stationen in Deutschland	In Tabelle A, 2. Rubrik sind mit Wirksamkeit vom 8. Mai 1900 folgende deutsche Stationen neu aufzunehmen: Darmstadt (alle Bahnhöfe), Gustavsburg, Beckenheim, Hanau (alle Bahnhöfe) und Offenbach a. M.	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
84	Nr. 51 vom 5. Mai 1900	1393	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schnittholz der Abtheilung a/3 laut Ausnahmetarif Nr. 35, enthalten im Tarif-Theil II, Heft 10, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	den namentlich angeführten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina	Heilbronn a. N. etc.	Die Stationen Darmstadt (alle Bahnhöfe), Gustavsburg, Beckenheim, Hanau (alle Bahnhöfe) und Offenbach a. M. sammt den hinsichtlich dieser Stationen beziffterten Nachlassbeträgen sind zu streichen	Die Ersatz-Publication ist in der gegenwärtigen Nummer vorstehend enthalten
	Nr. 52 vom 8. Mai 1900	1401	Südbahn-Gesellschaft		Mehl (mit der Bestimmung nach englischen, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen, ausserenropäischen Häfen	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen österr. Stationen der Südbahn, sowie von Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Triest S.B.	In Rubrik 8 soll es statt: Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1868 etc. richtig heissen: Tarif etc., giltig vom 1. September 1898	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54. **Wien, 12. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate März 1900. — Betriebsergebnisse der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate März 1900. — Neue Vorschriften für die Ermittlung der Leistungen der Betriebsmittel in Preussen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung vom Umschlagsplatze der Station St. Pölten nach Ochsenburg mit einer Abzweigung von Harland nach Pyhra.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Ingenieur für Elektrotechnik, Emanuel Jilek in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit elektrischem oder Dampfbetriebe vom Umschlagsplatze der Station St. Pölten der Staatsbahnlinie St. Pölten—Leobersdorf durch die Stadt St. Pölten und sodann über Stattersdorf, Harland, Altmannsdorf und Windpassing nach Ochsenburg mit einer Abzweigung von Harland nach Pyhra (Markt) im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 30. April 1900. Z. 16.952/2.

Verzeichniss

der amtlich untersuchten und den Vorschriften der internationalen Reblaus-Convention vom 3. November 1881 entsprechend befundenen Gartenanlagen Oesterreichs, aus welchen im Sinne der am 23. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 16, publicirten Zusatzerklärung vom 15. April 1889 zur internationalen Reblaus-Convention nicht zur Kategorie der Rebe gehörige Pflanzen auch ohne die im Artikel 3, Alinea 2, der Convention vorgesehene Bescheinigung der Behörde des Ursprungslandes versendet werden dürfen.

Nr.	Ort der Gartenanlage	Kronland	Name des Besitzers und Art des Grundstückes
1	Graz	Steiermark	Wilhelm Klenert, Handelsgärtnerei und Baumschulen
2	Hirschstetten bei Stadlau	Niederösterreich	Freiherr v. Pirquet'sche Gutsverwaltung
3	Ischl (Reiterndorf Nr. 42)	Oberösterreich	Josef Adamec, Handelsgärtner
4	Ischl (Elisabethstrasse Nr. 13) . . .	Oberösterreich	Ferdinand Posch, Handelsgärtner
5	Wien (III. Rennweg Nr. 14)	Niederösterreich	Botanischer Garten der k. k. Universität
6	Znaim	Mähren	Ludwig Ille, Gartenanlagen

Durch dieses Verzeichniss wird jenes vom 20. October 1898*) ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 30. März 1900.

*) Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 137 ex 1898, S. 2625.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen: 1900				1899		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.828·6	7.828·6	2,504.800	1,674.900	3,306 300	12,260.500	15,566.800	1.988	14,908.994	1.904	+ 4·4	7.828·6	7.828·6
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	197.364	216.256	240.968	996.276	1.237 244	1.757	1.203.813	1.710	+ 2·7	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	50.046	38.830	29.146	109.310	138.456	1.156	133.560	1.114	+ 3·8	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	126.604	260.058	129.837	839.146	968.983	2.533	962.628	2.516	+ 0·7	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.165	66.716	4.406	103.850	108.256	1.601	80.446	1.190	+ 35·0	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	25.800	22.900	12.400	67.700	80.100	1.176	78.897	1.159	+ 1·5	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.170·9	9.170·9	2,909.779	2,279.660	3,723 057	14,376.782	18,099 839	1.974	17,368.338	1.894	+ 4·2	9.170·9	9.170 9
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	71.873	48.710	58.650	175.670	234.320	601	218.200	559	+ 7·5	390·5	390·5
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B.	79·7	58·3	3.251	21.474	2.991	23.636	26.627	334	25.277	434	— 23·0	79·7	58·3
Budapester Localbahnen	46·6	46·6	249.671	9.441	55.041	7.549	62.500	1.341	64.462	1.383	— 3·0	46·6	46·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	. . . .	49.146	. . . .	10.265	. . . .	10.265	1.181	. . . .	. . .	. . .	8·7	. . .
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8·0	8·0	120.548	83	17.560	76	17.636	2.205	19.140	2.392	— 7·8	8·0	8·0
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5.131	3.581	6.600	11.159	17.759	396	16.866	377	+ 5·0	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.730	1.910	401	1.850	2.250	662	2.083	633	+ 8·0	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	2.966	1.272	2.201	5.000	7.201	742	5.091	525	+ 41·3	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	16.229	14.430	3.950	29.710	33.660	580	31.768	548	+ 5·8	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.B.	84·6	84·6	5.161	2.721	3.250	13.062	16.312	193	28.554	338	— 42·9	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.489	1.077	3.509	4.087	7.596	152	6.402	128	+ 18·8	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	21.196	15.671	36.406	70.716	107.122	422	103.858	410	+ 2·9	253·6	227·6
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . .	3.600	. . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Torontaler Localbahnen	348·5	348 5	40.126	16.423	32.278	59.175	91.453	263	106.418	303	— 13·2	348·5	234·8
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.500	10.400	4.392	22.258	26.650	621	26 408	616	+ 0·8	42·9	42·9
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	64·0	. . . .	3.065	3.598	1.345	3.848	5.193	81	. . . .	. . .	. . .	64·0	. . .
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	407	390	230	740	970	46	1.180	56	— 17·8	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	13.427	992	5.177	1.960	7.137	261	6.944	254	+ 2·8	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	7.664	17.214	7.573	42.034	49.607	403	47.654	387	+ 4·1	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	8.301	13·206	4.207	4.087	8.294	477	6.861	394	+ 21·1	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	12.514	3.679	6.369	8.878	15.247	140	14.228	130	+ 7·7	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	27·5	9.437	4.569	6.959	17.181	24.140	343	10.234	372	— 7·9	70·5	27·5
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.837	10.026	1.887	32.363	34.250	1 038	35.806	1.085	— 4·3	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.396	4.439	754	2.542	3.296	383	3.552	413	— 7·3	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.030	1.152	1.661	1.849	3.510	277	4.158	328	— 15·6	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.762	7.603	2.894	9.392	12.286	877	14.338	1.024	— 14·3	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.737	2.239	722	1.986	2.718	247	3.674	334	— 26·0	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.920	952	762	1.199	1.961	211	1.836	197	+ 7·1	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·2	. . . .	7.290	1.065	2.971	2.205	5.176	244	. . . .	. . .	. . .	21·2	. . .
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·4	. . . .	3·833	3·084	3.461	6.722	10.183	130	. . . .	. . .	. . .	78·4	. . .

Eisenbahnen im Monate März 1900.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1899 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1899 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1899 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1899 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1899 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
7,254.400	4,785.100	9,575.500	35,026.600	44,601.600	5.697	9,431.050	32,861.540	42,292.590	5.402	+ 5·5	22.788	21.608	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
523 674	617 866	683.566	2,764.610	3,448.176	4.897	716.568	2,613.606	3,330.174	4.729	+ 3·7	19·588	18.916	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
144.433	135.955	83.199	357.259	440 458	3.673	88 95:	313.735	402.686	3.359	+ 9 3	14.692	13.436	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
351.488	676.019	337.438	2,230.626	2,568.064	6.713	336.758	2,355.338	2,692.096	7.036	— 4·6	26.852	28.144	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
14.844	174 482	12.687	282 267	294.954	4.363	11 864	296.510	308.374	4.561	— 4·3	17.452	18.244	Mohács-Fünfkirchner Bahn
73.900	69.100	35.500	203.500	239.000	3.510	34.142	196.031	230.173	3.380	+ 3·9	14.040	13.520	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
8,362.579	6,458.522	10,727.890	40,864.362	51,592.252	5.626	10,619.333	38,636.760	49.256.093	5.371	+ 4·7	22.504	21.484	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
216.713	123.510	183.590	438.990	622.580	1.595	177.800	430.000	607.800	1.557	+ 2·4	6.380	6.228	Arader u. Csánader E.
9.241	50.808	8.736	66.794	75.530	948	6.359	65.281	71.640	1.229	— 22·8	3.792	4.916	Belisče-Kapelna-Noskovci
739.506	17.668	159.194	18.205	177.399	3.807	164.922	15.392	180.313	3.869	— 1·6	15.228	15.476	Budapester Localbahnen
146.947	. . . .	30·640	. . . .	30.640	3.522	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		14.088	. . .	Budapest-Budafok
358.920	429	51.975	271	52.246	6.531	49.854	4.636	54.490	6.812	— 4·1	26.124	27.248	Budapest-Szt. Lörincz
14.126	7.459	17.441	28.217	45.658	1.017	15.484	24.062	39.546	881	+ 15·4	4.068	3.524	Eperjes-Bartfeld
5.282	9.060	1.140	8.004	9.144	2.689	1.251	6.122	7.373	2.169	+ 24·0	10.756	8.676	Holics-Gödinger Localbahn
9.251	3.811	6.780	11 046	17.826	1.839	6.148	8.515	14.663	1.512	+ 21·6	7.356	6.048	Keszthély—B.-Szt. György
41.221	44.427	10.185	90.712	100.897	1.740	9.578	87.370	96.948	1.672	+ 4·1	6.960	6.688	Marmaroser Salzb. A.-G.
15.816	7.342	9.668	34.816	44.484	526	9.980	55.100	65.080	769	— 31·6	2.104	3.072	Nagy-Károly—Somkut
18.604	3 980	9.235	12.915	22.150	443	9.238	10.218	19.456	389	+ 13·6	1.771	1.552	Segesvár—Szent-Agota
85.072	50.849	111.874	195.590	307.464	1.212	110.924	186.996	297.920	1.175	+ 3·1	4.848	4.699	Számosthal-Bahn
. . . .	10.800	. . . .	6.300	6.300	1.105	. . . .	6.300	6.300	1.105	. . .	4.420	4.420	Terret-Kovásznaer Bahn
138.288	39.367	106.016	148 648	254.664	737	114.063	187.187	301.241	865	— 14·8	2.938	3.460	Torontaler Localbahnen
21.500	24.360	13.476	53.697	67.173	1.566	12.218	54.536	66.754	1.556	+ 0·6	6.264	6.223	Ungthalbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
11.618	6.858	4.914	9.632	14.546	227	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		908	. . .	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
964	1.792	530	3.000	3 530	168	560	2.580	3.140	149	+ 12·7	672	596	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
39.260	2.840	15.355	5.868	21.223	777	15.526	4.392	19.918	730	+ 6·4	3.108	2.920	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
33.143	42.125	22.956	108.246	131.202	1 065	22.826	107.695	130.521	1.060	+ 0·5	4.260	4.240	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
23.079	15.165	11.796	9.963	21.759	1.251	10.952	7.609	18.561	1.067	+ 17·2	5.004	4.268	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
35.533	12.940	17.942	29.168	47.110	431	19.610	21.782	41 392	379	+ 13·7	1.724	1.516	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
26.593	9.900	19.770	34.254	54.024	766	9.442	14.212	23.654	860	— 10·9	3.064	3.440	Arvathalbahn
11.220	27.469	5.416	90.509	95.925	2.907	4.808	98.764	103.572	3.139	— 7·4	11.628	12.556	Gölnitzthal-Bahn
7.400	11.562	2.497	6.791	9.288	1.080	2.468	7.006	9.474	1.102	— 2·0	4.320	4.408	Késmark—Szepes-Bélá
9.368	3.311	5.154	5.371	10.525	829	5 882	5.506	11.388	897	— 7·6	3.316	3.588	Lőcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
17.419	20.827	8 789	25.696	34.485	2.460	8.562	27.826	36.388	2.599	— 5·4	9.840	10.396	Poprádthal-Bahn
5.316	6.108	2.081	5.693	7.774	707	2.430	6.922	9.352	850	— 16·8	2.828	3.400	Szepes-Béla—Podoliner B.
5.273	2.068	2.079	2.758	4.837	520	2.122	3.150	5.272	567	— 8·3	2.080	2.268	Szepes Olaszi-S.Varalja
20.174	2.018	8.092	4.598	12.690	599	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.396	. . .	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
12.001	6.496	10.298	16.442	27.370	362	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.447	. . .	Zsibó-Nagybánya . . . .

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen						Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
					1900				1899				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Torontaler Localbahnen.													
Temesvár-Modos	52·3	52·3	8.334	3 238	6.414	13.959	20.373	389	12.832	245	+ 58·8	52·3	52·3
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	28.300	5.000	16.600	8 700	25.300	195	24.339	187	+ 4·3	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	28.100	7.000	19.700	16.300	36.000	248	37.586	259	— 4·2	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	58·4	58·4	5 800	2.800	3.800	5.800	9.600	164	8 788	150	+ 9·3	58·4	58·4
Bács - Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	32.700	5.100	15.000	14.600	29.600	273	30 238	278	— 1·8	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	12 000	3 900	6.000	7.700	13.700	166	14.692	178	— 6·7	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·2	7.600	2.100	6.100	3.900	10 000	113	9.250	105	+ 7·6	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	131·9	36.600	6.300	22.700	21.800	44.500	250	36.812	279	— 10·4	177·8	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	5.400	5.500	4.200	9.300	13.500	234	13.390	232	+ 0·9	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	34.000	25.700	20.400	40.600	61.000	583	70.314	672	— 13·2	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	26.600	31.900	20.200	66.300	86.500	876	79.685	807	+ 8·6	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	9.700	3.500	8.500	7.200	15.700	248	14.907	236	+ 5·1	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.600	3.000	1.300	7.200	8.500	357	7.466	314	+ 13·7	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	7.200	600	3.900	1.400	5.300	135	6.296	160	— 15·6	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	19.800	6.200	12.700	17.800	30.500	224	29.540	217	+ 3·2	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	19.800	5.200	10.700	9.200	19.900	350	19.327	340	+ 2·9	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	69.300	35.900	41.600	116.200	157.800	464	154.778	455	+ 2·0	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.B.	106·4	106·4	9.500	4.500	7.800	13.100	20.900	196	21.983	207	— 5·3	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.100	1.000	4.500	3.200	7.700	148	6.907	133	+ 11·3	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	. . . .	3.300	400	1.300	800	2.100	84	. . . .	. . .	. . .	25·0	. . .
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	66·1	8.900	4.300	6.800	10.200	17.000	257	16.016	242	+ 6·2	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	22.400	14.400	18.400	32.000	50.400	248	48.713	240	+ 3·3	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4 400	3.400	3.500	8.800	12.300	292	11.261	267	+ 9·4	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	6.200	1.300	4.800	4.200	9.000	162	8.348	150	+ 8·0	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	8.200	4.100	5.600	8.600	14.200	402	13.591	385	+ 4·4	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.400	900	800	1.600	2.400	192	1.784	143	+ 34·2	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	. . . .	3.300	700	2.000	1.800	3.800	94	. . . .	. . .	. . .	40·5	. . .
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.000	1.400	3.600	3.100	6.700	124	6.128	113	+ 9·7	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.800	1.100	2.100	1.800	3.900	149	2.689	103	+ 44·6	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.300	900	3.400	2.200	5.600	126	4.444	100	+ 26·0	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	9.800	6.700	8.000	18.700	26.700	452	27.289	462	— 2·2	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	6.300	400	4.000	1.100	5.100	132	4.116	107	+ 23·4	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.300	200	2.000	400	2.400	79	2.037	67	+ 17·9	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.800	900	5.000	3.000	8.000	78	7.417	74	+ 5·4	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	8.700	700	5.900	1.900	7.800	147	6.577	124	+ 18·5	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	800	800	200	800	1.000	53	1.153	62	— 14·5	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	. . . .	3.800	2.200	1.900	3.100	5.000	216	. . . .	. . .	. . .	23·1	. . .
Körös-Belovár Localbahn	86·1	32·4	10.800	2.400	6.700	7.400	14.100	164	10.047	310	— 47·1	85·7	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	9 400	1.400	3.000	2.500	5.500	248	4.710	212	+ 17·0	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	12.700	3 900	9.400	11.500	20.900	183	20.258	177	+ 3·4	114·7	114·3
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	20.300	10.000	13.800	33.500	47.300	253	45.882	245	+ 3·3	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·7	103·0	21.200	8.500	12.400	12.900	25.300	221	23.435	228	— 3·1	114·7	103·0
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.500	1.800	4.300	5.900	10.200	92	9.675	88	+ 4·5	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	8 500	4.100	5.600	9.100	14.700	455	14.108	437	+ 4·1	32·3	32·3
Mátra - Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	227·5	34.800	11.700	19.300	32 200	51.500	166	43.075	189	— 12·2	309·8	227·5
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.000	1.300	2.000	1.800	3.800	248	2.957	193	+ 28·5	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6 300	4.000	2.900	14.400	17.300	432	16.647	407	+ 3·9	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	7.800	1.800	3.900	3.800	7.700	271	7.038	248	+ 9·3	28·4	28·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	17.900	3.700	14.300	15.500	29.800	423	31.435	447	— 5·4	70·4	70·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.800	500	1.200	700	1.900	160	1.250	105	+ 52·4	11·9	11·9
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	13.800	9.100	9.400	22.500	31.900	273	31.451	270	+ 1·1	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	19.600	5.700	16.100	19.300	35.400	153	34.402	306	+ 2·9	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März

Beförderte		Einnahmen								Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Torontáler Localbahnen.
28.581	7.574	22 329	29.477	51.806	996	17.886	27.516	45.502	868	+ 14·8	3.984	3.472	Temesvár-Modos
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
84.500	15.200	49.200	26.400	75.600	582	48.605	24.568	73.163	563	+ 3·4	2.328	2.252	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
92.000	18 400	64.400	43.000	107.400	741	65.235	45.110	110.345	761	— 2·6	2.964	3.044	Baja-Zombor-Neusatz
18.100	7.200	11.900	15.200	27.000	462	10.903	13.685	24.588	421	+ 9·7	1.848	1.684	Balaton-Szt. G.-Som.-Szobb
90.000	16 100	52.800	46 300	99.100	913	51.162	47 515	98.677	909	+ 0·4	3.652	3.636	Bács-Bodrogher Comitatsb.
42.200	11.000	21.100	21.200	42.300	511	21.329	11.471	42.800	518	— 1·4	2.044	2.072	Békés-Csanáder Bahn
23 300	6.000	18.700	11.400	30.100	341	17.205	10.060	27 265	309	+ 10 4	1.364	1.236	Bicske—Sárbogárd
112.000	17.100	69.400	59.900	129.300	727	55.278	46.013	101.291	767	— 5·2	2.908	3.068	Bihárer Vicinalbahnen
16.200	16 200	12.600	27.200	39 800	689	12.645	25 014	37.659	652	+ 5·7	2.756	2.608	Boldvathalbahn
103.200	56.600	61.900	89.300	151.200	1.446	62.446	98.078	160.518	1.535	— 5·8	5.784	6.140	Háromszéker Localb.
74.900	93.900	56.900	195.100	252.000	2.553	63.283	180.550	233.833	2.369	+ 7·8	10.212	9 476	Budapest-Gran Localb
29.300	10.500	25.700	21.600	47.300	748	24.741	20.561	45.302	717	+ 4·3	2.992	2.868	Budapest-Lájosmizse
9.200	8.000	3.300	19.000	22.300	937	2.600	18.782	21.382	898	+ 4·3	3.748	3.592	Csetnekthal-Bahn
23.800	1.800	12.800	4 200	17.000	433	13.181	4.816	17.997	458	— 5·5	1.732	1.832	Debreczin—Nagy-Léta
62.100	16.100	39.800	46.200	86 000	632	38.805	44.252	82.957	610	+ 3·6	2.528	2.440	Debreczin-Füzesabony
57.900	14 400	31.300	25.600	56.900	1.002	32.271	24.850	57.121	1.006	— 0 4	4.008	4.024	Debreczin-Hajdu-Nánás
203.300	103.700	122.000	335.700	457 700	1.345	118.770	328.123	446 893	1.314	+ 2·4	5.380	5.256	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
35.100	11.300	28.800	33 300	62.200	584	29.426	34.039	63.465	596	— 2·0	2.336	2.384	Weissenb. und Tolnaer C.B.
18.100	3.200	13.400	10.000	23.400	451	12 429	9.854	22.283	429	+ 5·1	1.804	1.716	Felek-Fogaraser Bahn
9.800	1.500	3.900	2.700	6.600	264	. . . . .			. . .		1.056	. . .	Félegyháza-Majsaer L.-B.
25.600	10.600	19.500	25 100	44.600	675	18.146	25.483	43 629	660	+ 2·3	2.700	2 640	Garamberzencze-Léva
68.800	41.700	56.500	92.500	149.000	733	53.956	89.246	143.202	705	+ 4·0	2.932	2.820	Raab-Veszprém-Uj-Domb
12.200	9.100	9 700	23.600	33.300	791	8.288	23.437	31.725	754	+ 4·9	3.164	3.016	Gyula-Fehervar-Zalathna
19.900	3.900	15.500	12.400	27.900	502	14 665	11.586	26.251	472	+ 6·4	2.008	1.888	Hegyes-Feketeh.-Palanka
22.100	9.200	15.100	19.300	34.400	975	13.767	19.027	32.794	929	+ 5·0	3.900	3.716	Székler Bahn
5.100	2.600	2.900	4.500	7.400	592	2.225	3.691	5.916	473	+ 25·2	2.368	1.892	Hidegkut-Gyönk-Tamási
11 000	1.900	6.600	4.600	11.500	284	. . . . .			. . .		1.136	. . .	Honter Localbahn
16.900	4.500	12.200	10.100	22.300	413	11.014	8.589	19.603	363	+ 13·8	1.652	1.452	Kaposvár-Fonyod
10.600	4.600	5.900	7.300	13.200	504	5.059	5.742	10.801	412	+ 22·3	2.016	1.648	Kaposvár-Mocsolad
20.500	2.200	11.100	5.300	16.400	369	10.310	4.808	15.118	340	+ 8·5	1.476	1.360	Karczag-Tiszafüred
26.600	17.500	21.800	48.800	70.600	1.195	21.737	51.193	72.930	1.234	— 3·2	4.780	4.936	Kaschau-Torna
17.900	1.500	11.300	3.900	15.200	395	10.858	3.403	14.261	370	+ 6·8	1.580	1.480	Kecskemét-Füllöpszállás
12.800	600	5.900	1.200	7.100	234	5.896	500	6.396	210	+ 11·4	936	840	Kecskemet-Tisza-Ugher
22 500	2.500	14.400	8.500	22.900	224	13.317	6.731	20.048	196	+ 14·3	896	784	Kis-Küküllöthalbahn
25.700	1.900	17.500	4.900	22.400	421	16.276	3.650	19.926	375	+ 12·3	1.684	1.500	Komorn-Dunaszerdahely
3.100	2.800	800	2.900	3.700	198	837	3 043	3.880	207	— 4·3	792	828	Komló—Bakócza-Felsöm
12.200	8.700	6.100	12 200	18.400	797	. . . . .			. . .		3.188	. . .	Körmend-Németujvár
39.700	7.800	24.600	24.200	48.800	569	15 648	14.979	30.627	945	— 39·8	2.276	3.780	Körös-Belovár Localb.
28.200	5.300	9.000	9.700	18.700	842	8.260	8.766	17.026	767	+ 9·8	3.368	3.068	Kun-Szt. Márton-Szentes
36.600	10.800	27.100	31.600	59.000	516	24.763	29.667	54.430	476	+ 8·4	2.064	1.904	Lonjathalbahn
62.800	24.100	42.500	80.700	133.200	658	39.924	76.209	116.133	62	+ 6·0	2.632	2.484	Ungarische Südostbahn
63.800	24.100	37.100	36.700	73 800	644	33 664	32.849	66.533	646	— 0·3	2.576	2.584	Ungar. Nordwestbahn
19.100	6.300	14.700	20 200	34.900	316	12.373	18.522	30.895	280	+ 12·9	1.264	1.120	Máros-Ludás—Bistritz
26.200	9.500	17.300	21.000	38.300	1.186	16.274	19.524	35.798	1.108	+ 7·0	4.744	4.432	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
115.900	30.200	64 700	83.100	147.800	477	51.922	67.537	119.459	525	— 9·1	1.998	2.100	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
14.000	3.400	5.600	4.600	10.200	667	5.183	3.321	8.504	556	+ 20·0	2.668	2.224	Mezötur-Turkeve
17.800	10.400	8.200	37.600	45.800	1.120	7.576	36.135	43.711	1.069	+ 4·8	4.480	4.276	Muranythalbahn
20.600	5.200	10.300	10.900	21.200	746	9.252	9.316	18.568	654	+ 14·1	2.984	2.616	Nagy-Belicz—Privigye
59.200	12.800	47.300	54.600	101.400	1.440	47 794	62.644	110.438	1.569	— 8·2	5.760	6.276	G. Kikinda-G. Becskereker
10.000	1.300	3.200	1.900	5.100	429	2.345	1.211	3.556	299	+ 43·5	1.716	1.196	Hermannstadt—N.-Disznod
45.200	22.600	30.800	56.000	86.800	744	31.121	54.465	85.586	733	+ 1·5	2.976	2.932	Grosswardein-B.-Vaskoh
57.800	14.200	47.400	48.100	95.500	859	44.751	45.324	90.075	801	+ 6·1	3.400	3.204	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1900				Einnahmen 1899		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	11.000	3.700	6.800	12.400	19.200	337	18.378	322	+ 4·7	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·7	. . . .	15.300	1 000	12.200	2.400	14.600	142	. . . .	. . .	. .	102 7	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33·5	33·5	7.400	1.000	3.700	1.600	5.300	158	6.045	180	— 12·2	33·5	33·5
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	7.800	1.800	4.700	3.200	7.900	217	6.992	192	+ 13·0	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	6.100	15.700	2.300	30.800	33.100	1.829	29.122	1.609	+ 13·7	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	12.600	2.400	8.800	6.800	15.600	354	14.761	335	+ 5·7	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34 6	13.200	3.200	5.800	7.400	13.200	382	12.589	364	+ 4·9	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	7.300	1.200	2.200	3.300	5 500	148	4.652	125	+ 18·4	37·1	37·1
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	800	3.600	400	2.700	3.100	178	3 602	207	— 14·0	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	8 400	1.800	4.200	4.200	8 400	178	7.409	157	+ 13·4	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	16.800	5.100	9.400	8.500	17.900	193	17.942	194	— 0·5	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	5.500	800	3.500	2.600	6.100	154	6.973	179	— 14·0	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	6.700	5.800	6.800	16.700	23.500	390	24.401	405	— 3·7	60·3	60·3
Szegedin-Karlova L.B.	69·8	69·8	12 400	700	5.900	2.000	7.900	113	7.140	102	+ 10·8	69·8	69·8
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	11.000	600	3.300	1.000	4.300	224	3.668	191	+ 17·3	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	10.400	1.500	5.600	3.800	9.400	272	10.277	297	— 8 4	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B.	93·2	93·2	16.700	18.800	10 000	30.400	40.400	433	39.666	426	+ 1·6	93·2	93·2
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	9.100	6.700	10.800	21.300	32.100	298	33.450	310	— 3 9	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	16.200	12.600	13 600	39.400	53.000	438	51.786	428	+ 2·3	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	6.700	900	4.300	2.000	6.300	97	5.724	88	+ 10·2	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	17 000	5.200	12.900	17.200	30.100	574	29.473	562	+ 2·1	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	7.000	800	2.100	800	2.900	138	2.909	139	— 0·7	21·0	21·0
Taraczthal-Bahn	14·3	14·3	1.300	100	400	200	600	42	614	43	— 2·3	14·3	14·3
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.100	800	2 500	1.200	3.700	121	3.465	113	+ 7·1	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	13.000	1.400	6.500	3 500	10.000	156	9.292	145	+ 7·6	64·1	64·1
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	12.000	2.300	7.700	5.500	13.200	210	12.260	195	+ 7·7	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.B.	55·8	55·8	5.400	1.300	2.500	2.900	5.400	97	6.356	114	— 14·9	55·8	55·8
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	8.500	3.200	3.400	5.000	8.400	266	8.669	274	— 2·9	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	5 700	2.600	2.600	3.900	6.500	178	5.858	160	+ 11·3	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	15.200	3 900	9.400	6.700	16.100	190	15.508	183	+ 3·8	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	3.800	8.800	5.600	17.700	23.300	439	24.351	459	— 4·4	53·1	53·1
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	8.400	7.200	2 700	26.000	28.700	666	27.969	649	+ 2·6	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	6.000	700	2.500	1.500	4.000	83	3.779	78	+ 6·4	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.900	3.600	3.300	10.000	13.300	298	13.677	306	— 2·6	44·6	44·6
Localbahnen zusammen	8.063·6	7.442·0	1,681.861	638.939	908 580	1,548.913	2,457.493	305	2,331.912	313	— 2·6	8.063·2	7.442·0
Hauptsumme	17.234·5	16.612·9	4,591.640	2,918.599	4,631.637	15,925.695	20,557.332	1.193	19,700.250	1.186	+ 0·6	17.234·1	16.612·9

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	11.763	4 778	8.703	23.146	31.849	303	43.974	419	—27·69	105·0	105·0
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	63.705	64.480	80.098	384.297	464.395	726	438.043	684	+ 6·0	640·0	640·0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	91.092	4.008	6.617	4.793	11.410	2.002	11.440	2.007	— 0 2	5·7	5·

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
34.100	9.800	21.100	32 600	53.700	942	19.113	29.967	49.080	861	+ 9·4	3.768	3 444	Nyiregyháza—M.-Szalka
47.300	2.900	37.800	6.900	44.700	436	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.744	. . .	Ó-Becse—Neusatz—Titel
18.800	2.700	9.400	4.400	13.800	412	9.569	4.529	14.098	421	— 2·1	1.648	1.684	Pancsova-Petrovoszello
21.500	4.300	12.900	7.800	20.700	569	11.857	6.558	18.415	506	+ 12·5	2.276	2.024	Pápa-Csornaer Localbahn
16.300	52.800	6.200	103.600	109.800	6.066	5.043	90.574	95.617	5.283	+ 14·8	24.264	21.132	Petroszény-Lupény
39.200	7.200	27.400	20.400	47.800	1 084	25.685	18.321	44.006	998	+ 8·6	4.336	3.992	Pressburg-Dunaszerdahely
40.500	10.300	17.800	24.000	41.800	1.208	16.967	22.370	39.337	1.137	+ 6·2	4.832	4.548	P. Tenyő—K.-Szt. Márton
20.000	4.000	6.000	10.800	16.800	453	5.427	8 508	13.935	376	+ 20·5	1.812	1.504	Püspökladány—F.-Gyarmat
2.400	11.300	1.200	8.500	9.700	557	1.038	8.931	9.969	573	— 2·8	2.228	2.292	Ruma-Vrdnik
25.800	5.700	12.900	13.400	26.300	558	11.760	11.390	23.150	492	+ 13·4	2.232	1.968	Somogy-Szobb—Barcs
50.200	18.200	28.000	30.300	58.300	629	27.758	29.798	57.556	621	+ 1·3	2.516	2.484	Oedenburg-Pressburg
17.200	2.200	10.900	7.100	18 000	455	11.887	7.381	19.268	487	— 6·6	1.820	1.918	Szatmár-Fehérgyarmat
20.200	17.000	20.600	48.700	69 300	1.149	20.886	48.365	69.251	1.148	+ 0·1	4.596	4 592	Szátmar-Nagybánya
41.800	2.500	20 000	7.000	27.000	387	19.413	5.797	25.210	361	+ 7·2	1.548	1.444	Szegedin-Karlova L.B.
28 600	1.700	8.600	2.800	11.400	594	7.899	2.162	10.061	524	+ 13·4	2.376	2.096	Szegzárd-Báttaszek
34.500	3.800	18.600	9.400	28.000	809	18.385	10.174	28.559	825	+ 1·9	3.236	3.300	Szentes—H.-M.-Vasárhely
48.800	49.700	29.300	80.500	109.800	1.178	27.471	80 386	107.857	1.157	+ 1·8	4.712	4.628	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
27.900	19.800	33.100	62.800	95.900	889	32.656	61.881	94.537	876	+ 1·5	3 556	3.504	Szilágyságer Eisenbahn
44.800	29.800	37.600	93.800	131.400	1.085	35.602	90.567	126.169	1.042	+ 4·1	4.340	4.168	Slavonische Localbahn
19.600	2.200	12.500	4.900	17.400	268	12.558	4.792	17.340	267	+ 0·4	1.072	1.068	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
45.100	13.800	34.200	45.300	79.500	1.517	32.922	44.179	77.101	1.471	+ 3·1	6.068	5.884	Steinamanger-Pinkafeld
21.300	2.500	6.400	2.500	8.900	424	6.960	2 268	9.228	439	— 3·4	1.696	1.756	Steinamanger-Rum
3.500	400	1.100	700	1.800	126	1.427	170	1.597	112	+ 1·3	504	448	Taraczthal-Bahn
8.300	2.300	6.600	3.600	10.200	333	7.303	3 034	10.337	338	— 1·5	1.332	1.352	Temesvár—Buziás
42.000	3.300	21 000	8.300	29.300	457	19.009	6.622	25.631	400	+ 14·3	1.828	1.600	Temesvár—Lippa-Radna
35.900	6.300	23.000	15.200	38.200	607	21.919	13.150	35.069	558	+ 8·8	2.428	2.232	Temesvár—N.-Szt. Miklos
16.900	3.200	7.800	7.000	14.800	265	8.785	7.986	16.771	301	— 12 0	1.060	1 204	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
27.300	8.400	10.900	13.200	24.100	763	10.281	12.889	23.170	733	+ 4·1	2 052	2.932	Ujszász—Jasz-Apáti
15.700	8.200	7.200	12.200	19.400	532	6.351	10.623	16.974	465	+ 14·4	2.128	1.860	Varasdin-Golubovec
44.700	9.700	27.700	16.800	44.500	526	26.753	16.154	42.907	507	+ 3·7	2.104	2.028	Versecz—Kubin-Dunapart
11.800	25.900	17.300	52.200	69.500	1.309	17.711	52.748	70 459	1.327	— 1·4	5.236	5.308	Vinkovce-Brčka
21.900	17.800	7.000	64.200	71.200	1.652	6.554	62.487	69.041	1.602	+ 3·1	6.608	6.408	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
18.400	2.500	7.700	5.100	12.800	265	7.419	3.959	11.378	236	+ 12·2	1 060	944	Zsebely-Csákovár-Bóka
19.300	10.700	10.800	30.100	40.900	917	9.316	30.317	39.633	889	+ 3·1	3.668	3.556	Zsitvathal-Bahn
,083.975	1,687.896	2,763.678	4.199.171	6,962.849	864	2,542.086	4,023.542	6,565.628	882	— 2·0	3.456	3.528	**Localbahnen zusammen**
,446.554	8,146.418	13,491.568	45,063.533	58,555.101	3.398	13,161.419	42,660.302	55,821.721	3.360	+ 1·1	13 592	13.440	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate März 1900.

Dampfbetrieb.

34.949	14.069	26.161	67.748	93.909	895	27.319	93.938	121.248	1.154	—22·44	3.579	4.619	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
167.149	177.335	212.162	1,038.808	1,250.970	1.955	223.302	954.286	1,177.588	1.840	+ 6·0	7.820	7.360	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

271.099	12.245	20.118	13.800	33.918	5.950	19.920	13.412	33.332	5.848	+ 2·0	23.800	23.392	Stadtbahn in Sarajevo

Neue Vorschriften für die Ermittlung der Leistungen der Betriebsmittel in Preussen.

Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Verfügung vom 5. März neue Vorschriften für die Ermittlung der Leistungen der Betriebsmittel erlassen, welche mit dem 1. April in Kraft traten. Danach werden die bisher bei einer Anzahl preussischer Eisenbahn-Directionen bestehenden Wagencontrolbureaux aufgelöst und es wird die diesen bisher obliegende Hauptarbeit der in Rede stehenden Ermittlungen in die Betriebsbureaux der einzelnen Directionen verlegt. Während bisher die Fahrberichte der Zugsführer die Unterlagen für die Ermittlung der Wagenleistungen bildeten, sollen sie fernerhin im Wesentlichen ausschliesslich der Ueberwachung des Zugsbetriebes dienen. Dagegen haben die Zugsführer fortan Nachweise über die in gemischten Militär-, Güter- und Arbeitszügen gefahrenen Achskilometer zu führen, welche in Verbindung mit den Fahr- und Zugsbildungsplänen, den Nachweisen der Stationen über gefahrene Bedarfs- und Sonderzüge, den Nachweisen der Uebergangsstationen über die in den Bezirk der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft eingetretenen fremden und der auf fremde Bahnen übergegangenen eigenen und fremden Personen-, Gepäcks- und Eilgutcourswagen die Hauptunterlagen zu den Abrechnungsarbeiten im Betriebsbureau bilden. Aus diesen Unterlagen werden die Achskilometer aller Wagen auf eigener Bahn getrennt nach Zugsgattungen ermittelt. Die in den regelmässig verkehrenden Schnell- und Personenzügen gefahrenen Achskilometer werden in der Weise ausgerechnet, dass für jeden Zug die Achsenzahl nach dem Zugsbildungsplan festgestellt und mit der Anzahl der Fahrtage, sowie der vom Zuge zurückgelegten Kilometer vervielfältigt wird. Die Achskilometer in den nicht regelmässig verkehrenden Schnell- und Personenzügen sind aus den Nachweisen der Stationen über gefahrene Bedarfs- und Sonderzüge zu entnehmen. Ausserdem hat das Betriebsbureau die geleistete Achskilometerzahl nach Wagengattungen zu ermitteln. Unter diesen erscheinen zum erstenmal auch die Motorwagen, über welche übrigens die Maschinen-Inspectionen Uebersichten aufzustellen haben.

Die nach diesen Anordnungen aufgestellten Nachweise der einzelnen Betriebsbureaux gehen an das (bekanntlich in Magdeburg seinen Sitz habende) Centralwagenabrechnungsbureau, welches die Leistungen für den ganzen Bezirk der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft zusammenstellt und darauf die Achskilometer der eigenen Güterwagen auf eigener Bahn für diesen Bezirk im Ganzen ermittelt. Auf Grund dieser Zusammenstellung hat die Eisenbahn-Direction Magdeburg die Nachweise für den Etat, für die Statistik und für die Uebersichten nach der Wirthschaftsordnung aufzustellen und vorzulegen.

Die Leistungen der Locomotiven, einschliesslich der Motorwagen, sind aus den neu eingeführten Leistungsbüchern zu ermitteln, welche über die Betriebsfahrten von den Locomotivführern, über die Probefahrten von den Werkstätten zu führen sind. Die Maschinen-Inspectionen stellen die Leistungen in einer Uebersicht zusammen, die dem Betriebsbureau einzureichen ist, das daraus eine Gesammtübersicht der Locomotivleistungen des Directionsbezirkes monatlich aufstellt.

In Bezug auf die Wagenleistungen macht der Minister noch besonders darauf aufmerksam, dass diese nicht gesondert für jeden Directionsbezirk, sondern ohne Rücksicht auf dessen Grenzen nach dem Zugsturnus u. s. w. zu berechnen sind, auch findet keine Unterscheidung nach den Eigenthumsverhältnissen der Wagen mehr statt. Der bisherige Sondernachweis der Leistungen der Güterwagen der Reichsbahnen (welche zum preussischen Staatsbahnwagenverband gehören) fällt künftig fort. Die ebenfalls zu diesem Verbande gehörenden Güterwagen der Oldenburgischen Staatsbahnen sind auf der Rückseite der Zugsführernachweise aufzuführen. Die Abrechnung mit den Oldenburgischen Staatsbahnen ist künftig vom Centralwagenabrechnungsbureau für den ganzen Staatsbahnbereich vorzunehmen.

Offenbar werden durch diese neuen Bestimmungen wesentliche Vereinfachungen und damit Ersparungen namentlich an Schreibarbeit herbeigeführt. Von der ängstlichen und schwerfälligen Berechnung der Einzelleistungen wird immer mehr Abstand genommen und nur daran festgehalten, zuverlässige Grundlagen für die Abrechnung und Statistik zu erhalten. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Errichtung einer Personenhaltestelle in km 105·2/3.) Das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgelegte Project, betreffend die Errichtung einer Personenhaltestelle in km 105·2/3 der Localbahn Teplitz-Reichenberg, wurde genehmigt und der Bauconsens unter Voraussetzung der Erwerbung des erforderlichen Grundes ertheilt. Der gleichfalls vorgelegte Plan für das in dieser Haltestelle zu errichtende Aufnahmsgebäude wurde an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung vom Standpunkte der Localinteressen und der Landesbauordnung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 17.059.]

Projectirte Localbahn Teltsch-Zlabings. (Variante km 41·8625 bis 46·7846: Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. April die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von der Localbahn Wolframs-Teltsch vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 41·8625 bis 46·7846 der projectirten Localbahn Teltsch-Zlabings die Stationscommission und anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteiguungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project, respective für einzelne Theilstrecken desselben bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 18.960.]

Projectirte Localbahn Tscheitsch-Steinitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 6. bis 8. März durchgeführten Trassenrevision der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Tscheitsch der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding nach Steinitz hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 17.303.]

Projectirte elektrische Kleinbahn in Laibach. (Linie Rathhausplatz — Florianigasse: Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das von der k. k. Landesregierung in Laibach mitgetheilte Ergebniss der am 16. März durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung des von der Actiengesellschaft Siemens & Halske in Wien vorgelegten Projectes für die Linie Rathhausplatz—Florianigasse der projectirten elektrischen Kleinbahnen in Laibach und Umgebung wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund dieses Ergebnisses hat das Eisenbahnministerium den Bauconsens für die Theilstrecke Rathhausplatz—Florianigasse mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 15.603.]

Elektrische Kleinbahn Dux - Ossegg. (Niveaukreuzung in km 3·3·6 mit der Linie Dux—Bodenbach der k. k. Staatsbahnen: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Richard Baldauf in Sobrusan vorgelegten Projectes für die Niveaukreuzung der projectirten elektrischen Kleinbahn Dux-Ossegg mit der Linie Dux—Bodenbach der k. k. Staatsbahnen die politische Begehung durchzuführen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 15.686.]

Projectirte Eisenbahn niederer Ordnung von See am Mondsee nach Unterach. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. April die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Stern & Hafferl in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine mit der Spurweite von 1 m auszuführende, elektrisch zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung von See am Mondsee nach Unterach am Attersee im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 14.998.]

Elektrische Strassenbahn in Marienbad. (Trassenrückungen im Zuge der Strassenbahn: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Marienbad vorgelegten Projectes für mehrere Trassenrückungen in km 0·0—0·2, 0·2—0·7 und km 1·2—1·9 im Zuge der projectirten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Strassenbahn in Marienbad die politische Begehung auf den 22. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Graf Montecuccoli betraut. [E.-M.-Z. 21.900.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates März 1900.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gibt mit Schluss des Monates März 1900 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rnnd): im Baue am 1. März 1900	Hievon in km (rnnd): verbleiben im Baue am 1. April 1900
A. Hauptbahnen:			
Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg	—	—	—
Werkstättenbahnhof Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Linie Krakau—Podwołoczyska:			
Umbau des Bahnhofes Lemberg	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Südbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Triest:			
Stationserweiterung Bruck	—	—	—
Linie Kufstein—Ala:			
Zweites Geleise in der Strecke Grasstein—Franzensfeste	7·1	7·1	7·1
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Prag:			
Erweiterungsbauten in den Stationen:			
Morawan	—	—	—
Pořičan	—	—	—
Linie Přelouč—Kalk-Podol:			
Erweiterungsbau der Station Heřmanměstec	—	—	—
Summe der Hauptbahnen	7·1	7·1	7·1
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	2·1	2·1
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa	66·5	66·5	66·5
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	—	2·0
Theilstrecke Buje—Parenzo	65·5	—	—
Freudenthal—Klein-Mohran	17·1	—	17·1
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	129·1	—	—
Strecke Niemes—Gabel	—	13·7	13·7
„ Gabel—Pankraz	—	8·3	8·3
„ Pankraz—Kriesdorf	—	6·5	6·5
„ Kriesdorf—Neuland	—	2·5	2·5
„ Neuland—Karlswald	—	4·7	4·7
„ Karlswald—Johannesthal	—	5·9	5·9
„ Böhm.-Leipa—Reichstadt	—	7·1	7·1
„ Reichstadt-Niemes	—	6·2	6·2
Verbindungsbahn und Schleppbahn in Reichenberg	—	4·1	4·1
Cerčan-Modřan-Dobřís:			
Theilstrecke Eule—Skochowitz	13·7	13·7	13·7
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	79·6	79·6
Raudnitz-Hospozin	23·4	23·4	23·4
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	20·4	20·4	20·4
Stankau-Ronsperg	19·6	19·6	19·6
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Raspenau-Weissbach	6·4	6·4	6·4
Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf	10·6	10·6	10·6
Winterberg-Wallern	37·5	28·1	28·1
Mutenitz-Gaya	16·0	16·0	16·0
Gross-Siegharts—Raabs	11·2	11·2	11·2
Gmünd-Litschau	24·9	24·9	24·9
Abzweigung nach Heidenreichstein	11·5	11·5	11·5
Piła-Jaworzno	20·0	20·0	20·0
Krakau-Kocmyrzow:			
Abzweigung von Czyzyny nach Mogiła sammt Schleppbahn	5·1	5·1	5·1
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn Innsbruck-Igls	8·5	8·5	8·5
Lundenburg-Landesgrenze	10·1	10·1	10·1
Zillerthalbahn Jenbach-Mairhofen:			
Theilstrecke Jenbach—Fügen	10·6	10·6	10·6
Gablonzer elektrische Strassenbahnen	11·4	11·4	11·4
Triester elektrische Strassenbahnen	16·4	16·4	16·4
Prager elektrische Strassenbahnen:			
Strecke Prag-Smichow Schlachthof — elektrische Centrale	6·4	6·4	6·4
Wiener elektrische Strassenbahnen	3·9	0·6	3·3
Feuerwerksanstalt-Sollenau	8·6	—	8·6
Elektrische Kleinbahn Teplitz-Eichwald	0·7	—	0·7
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	779·2	544·8	575·9

Es sind sonach durch den Baubeginn der Localbahn Freudenthal—Klein-Mohran 17·1 km, dann der Localbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau 8·6 km, mehrerer Linien der Wiener elektrischen Strassenbahn 3·3 km, ferner einer Theilstrecke der elektrischen Kleinbahn Teplitz-Eichwald 0·7 km und 2·0 km durch den Bau des Tunnels in der Strecke Triest—Buje der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo, somit 31·7 km Local- und Kleinbahnen zugewachsen; dagegen 0·6 km durch die Eröffnung einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monats März 7·1 km Hauptbahnen und

575·9 km Local- und Kleinbahnen in Bauausführung. Des Ferneren wäre noch hervorzuheben: Die Bauarbeiten bei der Erweiterung der Station Poříčan der Linie Wien—Prag der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft sind vollendet; auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn ist auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue; von der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg sind die Strecken Settenz-Lobositz sammt Schleppbahn zur Elbe seit 16. December 1897, Lobositz-Leitmeritz seit 5. October 1898 und Leitmeritz—Böhm.-Leipa, sowie die Verbindungsbahn Czalositz A.T.E.—Czernosek Oe.N.W.B. seit 29. December 1898 eröffnet und für die reconstruirte Strecke Böhm.-Leipa—Reichstadt wurde vorläufig nur der provisorische Locomotivbetrieb gestattet und wird auch die bestehende Strecke Reichstadt—Niemes reconstruirt; von der Localbahn Wintersberg-Wallern wurde die Theilstrecke Eleonorenhain—Wallern am 6. November 1899 eröffnet, und sind die Bauarbeiten auf der Strecke Prag-Smichow Schlachthof—elektrische Centrale der Prager elektrischen Strassenbahnen bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Jänner.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Jänner ergibt für 69 Bahnen, die schon im Jänner 1899 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.124·87 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im Jänner 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	29,113.114	+ 577.286	689	— 1	— 0·14
aus dem Güterverkehre . . .	87,217.379	+ 7,427.909	2.029	+ 138	+ 7·30
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1899 bis Ende Jänner 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	351,115.777	+ 18,467.669	9.827	+ 291	+ 3·05
aus dem Güterverkehre . . .	810,360.050	+ 40,883.735	22.277	+ 645	+ 2·98
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	4,382.530	+ 42.981	707	+ 6	+ 0·84
aus dem Güterverkehre . . .	10,718.001	+ 834.305	1.701	+ 104	+ 6·51

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Berlin: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Hangelsberg.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist am 1. Mai die an der Strecke Berlin—Frankfurt a. d. O. gelegene Station Hangelsberg nunmehr auch für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen eröffnet worden.

— (Directionsbezirk Köln: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Kalk Süd.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 1. Mai die Station Kalk Süd auch für die Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 45 vom 21. April, Seite 1134.)

— (Directionsbezirk Köln: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station „Köln-Nippes neuer Bhf.“) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurden ab 1. Mai die Befugnisse der Station Köln-Nippes neuer Bhf. auf die Abfertigung der nach dem städtischen Schlachthofe bestimmten, als Eilgut aufgegebenen Sendungen von frisch geschlachtetem Vieh und frischem Fleisch im Gewichte von mindestens 2000 kg ausgedehnt.

— (Directionsbezirk Cassel: Eröffnung der Strecke Corbach—Frankenberg [Hess.-Nassau].) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 1. Mai die Strecke Corbach—Frankenberg (Hess.-Nassau) mit den Haltestellen Ederbringhausen, Herzhausen, Itter, Schmittlotheim und Viermünden, sowie mit dem Haltepunkte Schreufa dem öffentlichen Verkehre (Personen-, Gepäcks-, Güter und Viehverkehr) übergeben. Die Entfernung beträgt von Corbach bis Itter 6·7 km, von Itter bis Herzhausen 5·9 km, von Herzhausen bis Schmittlotheim 3·6 km, von Schmittlotheim bis Ederbringhausen 3·7 km, von Ederbringhausen bis Viermünden 5·0 km, von Viermünden bis Schreufa 3·5 km und von Schreufa bis Frankenberg (Hess.-Nassau) 2·9 km.

— (Kgl. Preussische Militäreisenbahn: Aenderung der Bezeichnung der Station Mellen.) Die Direction der Militäreisenbahn verlautbart mit Kundmachung, dass die Station Mellen vom 1. Mai angefangen die Bezeichnung Mellen-Saalew erhielt.

— (Eröffnung der Kleinbahn Kirchhain-Schweinsberg [Ohmthalbahn] für den allgemeinen Verkehr.) Am 1. April ist die 7·60 km lange vollspurige Kleinbahn Kirchhain-Schweinsberg (Ohmthalbahn) dem Betriebe übergeben worden. Die Bahn steht im Betriebe der kgl. Eisenbahn-Direction Cassel, schliesst in Kirchhain an die preussische Staatsbahnstrecke Cassel—Frankfurt a. M. an und hat folgende Verkehrsstellen: Amöneburg, Rüdigheim und Schweinsberg.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Aenderung des Namens der Station Weisskirchen.) Einer Kundmachung zufolge wurde mit 1. Mai der Name der an der Linie Zittau—Reichenberg gelegenen Station Weisskirchen in Weisskirchen bei Kratzau abgeändert.

— (Uebergang der Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel in das Eigenthum des sächsischen Staates.) Die 7·99 km lange vollspurige, bisher einer Actiengesellschaft gehörige Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel ist am 1. Jänner in das Eigenthum des sächsischen Staates übergegangen. In der Betriebsführung dieser Bahn durch die kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen tritt eine Aenderung gegen seither nicht ein.

Württemberg. (Linksufrige Neckarbahn Stuttgart-Plochingen.) Die Württembergische Staatseisenbahn beabsichtigt eine Eisenbahn von Stuttgart nach Plochingen auf dem linken Ufer des Neckars — von der bestehenden Hauptbahn Stuttgart-Ulm liegt die Strecke Cannstatt—Plochingen auf dem rechten Neckarufer — zu erbauen, und zwar ist eine doppelspurige Hauptbahn mit thunlichster Vermeidung aller Strassenübergänge in Schienenhöhe ins Auge gefasst, also eine Bahn, die gleichzeitig dem grossen Durchgangsverkehre, wie dem Vorortеverkehre zu dienen geeignet ist. Die neue Bahn soll ihren Ausgangspunkt auf dem Hauptbahnhofe Stuttgart nehmen und auf dem Bahnhofe Plochingen, wo die Bahn nach Tübingen von der Hauptbahn abzweigt, endigen. Für den Güterverkehr soll durch ein vom Rangirbahnhofe Untertürkheim ausgehendes Verbindungsgeleise zwischen beiden Bahnen gesorgt werden. Die Bahn würde in Stuttgart von der rechtsseitigen Bahnhofhalle ausgehen, zunächst der bestehenden Hauptbahn folgen und dann entweder quer durch die königlichen Anlagen und den unteren Theil der Stadt Stuttgart — das Stöckach — mittelst eines Viaductes und mit Hilfe eines Tunnels, oder aber abzweigend beim Rosensteinpark durch den Stuttgarter Vorort Berg nach Gaisburg, dessen Eingemeindung nach Stuttgart bevorsteht, geführt werden, wo die Anlage eines grossen Bahnhofes geplant ist, von wo aus der Verkehr von Gaisburg, der Vororte Berg und Ostheim, der städtischen Gasfabrik, des projectirten Schlachthauses, der anderen schon in der Nähe vorhandenen und künftig entstehenden industriellen Etablissements bedient würde. Von Gaisburg soll die Bahn über Wangen, Hadelfingen, Weil, Esslingen (mit linksufrigem Bahnhofe) nach Plochingen geführt werden, wo sie in die bestehenden Bahnen einmündet. Für die Ausführung der Bahn hätte der Staat sehr grosse Opfer zu bringen; es soll daher angesichts der ganz erheblichen Vortheile, welche die betheiligten Gemeinden aus der neuen Bahnanlage ziehen werden, an die Einbringung der Forderung bei der Ständekammer die Voraussetzung geknüpft werden, dass die von der Bahn berührten Gemeinden ihr Interesse an diesem Bahnbau

durch entsprechende Beitragsleistungen bekunden. Neben der unentgeltlichen Stellung des für die Bahnanlage erforderlichen Gemeindeareals wären noch baare Beiträge zu leisten.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Frankreich (Ministerialerlass, betreffend die Verwendung von nach Vollendung der Weltausstellungsbauten und anderer mit diesen in Verbindung stehenden öffentlichen Arbeiten beschäftigungslos werdenden zugereisten Arbeitern für im Laufe des Jahres 1900 auszuführende Eisenbahnbauten, im Werkstättendienste etc.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat einvernehmlich mit dem Minister des Innern im Interesse der Verwendung jener theils bereits nach Vollendung der Weltausstellungsbauten, theils nach Schluss der Ausstellung brotlos werdenden zugereisten Arbeiter A. den leitenden Staatsingenieuren der einzelnen Departements, B. den Directionen der Eisenbahnen aller Gattungen im Wege von Circularerlässen den Auftrag ertheilt, ihm umgehend Bericht über die Anzahl jener Arbeiter zu erstatten, welche, beim Baue der Ausstellung als fernerhin entbehrlich, sofort nach ihrer Entlassung im Eisenbahnwesen Verwendung finden können.

A. Der an die Staatsingenieure der Departements gerichtete Erlass enthält die ungesäumt zu beantwortenden Fragen:

1. Wie viele Arbeiter im Allgemeinen im Laufe des Jahres 1900 in den im Bereiche des Departements bestehenden Werkstätten der Eisenbahn- und Tramway-Verwaltungen Beschäftigungen finden können;
2. Angabe der Kopfzahl der Handwerker, sowie der Profession, in welcher Bedarf vorhanden ist;
3. Angabe der Lohnsätze in jeder einzelnen Profession;
4. Angabe des Termines, innerhalb welchem sich die Bewerber zu melden haben und der voraussehbaren Dauer ihrer Verwendung.

Im Auftrage des Ministers wurde ferner die bereits jetzt entbehrliche, auf 12.000 Köpfe geschätzte zugereiste Arbeiterschaft der Ausstellungsbauten durch Maueranschläge auf den Pariser Werkplätzen etc. aufgefordert, sich ungesäumt zu fernerer Verwendung zu melden, und wurde jenen, die nunmehr Beschäftigung in der Provinz finden werden, die Gewährung besonderer Fahrtbegünstigungen nach den neuen Arbeitsplätzen zugesichert.

B. Die Beschäftigung speciell bei Eisenbahnbauten betreffend, liegt bereits ein Verzeichniss von Linien vor, die sofort oder doch in nächster Zeit zur Ausführung gelangen werden. Es sind dies folgende bereits concessionirte und finanzirte Linien im Bereiche der Departements:

1. Ardennes: Eisenbahn Montherné—Hautes-Rivières;
2. Audes: Departementales Strasseneisenbahnnetz mit Dampfbetrieb;
3. Calvados: Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Caen;
4. Eure: Eisenbahn Cormeilles—Glos-Montfort;
5. Finistère: Eisenbahn Quinperlé—Pontavant;
6. Gers: Eisenbahn Toulouse—Boulogne-sur-Gesse;
7. Gironde: Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Bordeaux mit mehreren Abzweigungen zu Schiffahrtsstationen;
8. Montpellier: Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Béziers;
9. Jura: Eisenbahn Dôle—Pesmes;
10. Manche: a) Avranche—Saint-James, b) Pontorson—Mont-Saint-Michel;
11. Marne: a) Dormans—Montmirail—Mayenne, b) Laval—Landivy—Mayenne, c) Laval—Saint-Jean-sur-Erve;
12. Basses-Pyrénées: Departementales Strasseneisenbahnnetz mit elektrischem Betriebe;
13. Rhône: Bau der Eisenbahnbrücke über die Saône bei Fraus;
14. Haute-Saône: Eisenbahn Gray—Dôle;
15. Saône et Loire: a) Eisenbahn Macôn—Fleureville, b) Saint-Bonnet—Montceau, c) Saint-Marcel—Saint-Martin;
16. Seine-Inférieure: a) Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Dieppe, b) Strasseneisenbahn Eu—Tréport;
17. Somme: Eisenbahn Beaucamp-le-Vieux—Aumale;
18. Vaucluse: Strasseneisenbahn Isle-sur-Sorgue—Vaucluse;
19. Haute-Vienne: a) Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Limoges, b) Strasseneisenbahn Limoges—Aixe;
20. Vosges: a) Strasseneisenbahn Remiremont—Gérardmer (znr Werkstätte Nr. 1 in Gérardmer), b) Remiremont zur Werkstätte Nr. 2 bei Gérardmer.

Der Ausbau der vorbenannten Linien wird, den Angaben zufolge, nebst den bereits in Verwendung stehenden Arbeitskräften noch eine Vermehrung derselben um circa 3400 Mann beansprnchen.

Des Ferneren werden die Verwaltungen der sieben Hauptbahnen zum Ausbau des zweiten Geleises in mehreren längeren Strecken und für sonstige Arbeiten auch circa 7800 Cubikarbeiter, 2400 Maurer, 800 Zimmerleute, 450 Tischler, 450 Eisenarbeiter und 500 Maler, Anstreicher etc. in Anspruch nehmen, so dass gegründete Aussicht vorhanden ist, mit Schluss der Ausstellung, bis zu welchem Zeitpunkte noch eine bedeutende Anzahl von Leuten, insbesondere Professionisten, in Verwendung behalten wird, die gesammte zugereiste Arbeiterschaft der Weltausstellung mit Inbegriff jener der vielen aus diesem Anlasse mit Aufgebot bedeutender Arbeitskräfte in Paris erbauten Strasseneisenbahnen successive aus dem Bereiche von Paris zu entfernen.

— (Ministerialerlass, betreffend die Verschärfung der prophylaktischen Vorsichtsmassregeln gegen Contagium durch Mikroben in den Eisenbahnwagen.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat in einem an die Directionen sämmtlicher öffentlichen Eisenbahnen gerichteten Circularerlasse diese nicht nur zur strengsten Handhabung der bestehenden allgemeinen sanitätspolizeilichen Vorschriften für das Verkehrswesen aufgefordert, sondern auch zur Hintanhaltung des Contagiums in den Wagen die Einhaltung neuer, wesentlich verschärfter prophylaktischer Massregeln angeordnet. Nachdem bei dem voraussichtlich massenhaften Andrange an den Schaltern der Personencassen und im Bereiche der Stationsperrous während des Weltausstellungsverkehres die Beobachtung einzelner Fahrgäste durch das Stationspersonale kaum möglich erscheint — flagrante Fälle ausgenommen, welche überhaupt die Zulässigkeit der Beförderung a priori ausschliessen — ist das Zugsbegleitungs- und Revisionspersonale dahin zu instruiren, dass bei Wahrnehmung verdächtiger Symptome während der Fahrt die sofortige Trennung der Erkrankten und ihrer Begleitung von den übrigen Reisenden und die Unterbringung derselben in einem abzuschliessenden Coupé, eventuell deren Auswaggonirung in der nächsten Station durchzuführen sei. Jene Wagen, in welchen sich kranke Passagiere befanden, sind nach erfolgter Evacuirung von allen Mitreisenden abzusperren und in der nächsten Station, deren technische Einrichtung es zulässt, abzukuppeln und der dortigen competenten Dienstabtheilung zur Desinfection zu übergeben. Schliesslich haben die Directionen von jedem einzelnen derlei Vorkommnisse dem Minister Anzeige zu erstatten.

— (Stand der Pensionsfonds der Bediensteten der sieben Hauptbahnen.) Im Sinne der wechselseitigen Convention vom Jahre 1887 der sieben Hauptbahnen Frankreichs sind zum Zwecke der Dotirung der Pensionsfonds ihrer Bediensteten jährlich per Kopf Beiträge zu leisten, welche theils von den Directionen der Eisenbahnen zu Gunsten ihrer Bediensteten, zum Tneil von diesen selbst durch percentuelle Abzüge von deren Gehalten und Löhnen in die Fondscassen eingezahlt werden, deren Vermögensstand sich mit Ende 1899 auf Francs 35,000.000 stellte und durch Anlage in Latifundien und pupillarsicheren Papieren etc. sich unter Controle sowohl der Ausschussmitglieder der einzelnen Unternehmungen als auch der Staatsverwaltung in entsprechender Höhe verzinst. Die Höhe der percentuellen Beiträge der Bediensteten im Verhältnisse zu jenen der Verwaltungen ist in nachstehender Tabelle dargestellt:

Contribuenten	Eisenbahnnetz						
	Ost-	Staats-	Süd-	Nord-	West-	Paris-Orléans-	Paris-Lyon-Méditerranée-
	Percente						
Bedienstete	3	5	3	3	4	—	6
Bahnverwaltungen . . .	12	10	8·5	9	12	15	10
Summe der Einzahlungen per Kopf . . .	15	15	11·5	12	16	15	16

Die Einzahlungsquoten variiren somit zwischen 11·5 und 16 pCt. Eine Ausnahmsstellung gegenüber den anderen sechs Eisenbahn-Unternehmungen nimmt die Eisenbahn Paris-Orléans

ein, deren Verwaltung, bei vollständiger Entlastung ihrer Bediensteten von Abzügen, die gesammte Beitragsquote per 15 pCt. aus Eigenem bestreitet. Nach 25jähriger Einzahlung hat der Bedienstete Anspruch auf die Hälfte seines Gehaltes. Ueber 25jährige Dienstzeit hinaus steigt die Höhe der Pension um 50—60 pCt. des Activitätsgehaltes in Abstufungen von fünf zu fünf Jahren. Mit erreichtem 55. Lebensjahre hat der statutenmässig angestellte Bedienstete das Recht, ohne weitere Motivirung seine Versetzung in den Ruhestand zu beanspruchen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 3860 Tonnen Gehalt ist am 25. December 1899 mit 35 Passagieren und 5261 Gewichtstonnen factischer Ladung, von denen 4452 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 12 Colli Bier, 13 Colli Esswaaren; nach Alessandrien 4 Stück Waggons; nach Suez 1 Collo Esswaaren; nach Suakim 12 Colli Bier; nach Aden 9 Colli Glasperlen, 50 Colli Zucker; nach Hodeidah 20 Colli Obst, 4 Colli Schuhwaaren, 7 Colli Zündhölzer; nach Zanzibar 2 Colli Papier, 2 Colli Metallwaaren; nach Karachi 4 Colli Knöpfe, 1 Collo Manufacturwaaren, 14 Colli Perlen, 6 Colli Glaswaaren, 3250 Colli Zucker, 2 Colli Garn, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Bombay 4 Colli Knöpfe, 54 Colli Papier, 4 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Esswaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 14 Colli Manufacturwaaren, 82 Colli Obst, 25 Colli Holzwaaren, 15 Colli Metallwaaren, 22 Colli Glasperlen, 44 Colli Glaswaaren, 6480 Colli Zucker; nach Bassorah 1 Collo Manufacturwaaren, 150 Colli Zucker; nach Bunder-Abbas 1850 Colli Zucker; nach Bushire 350 Colli Zucker; nach Mahomerah 1 Collo Kurzwaaren; nach Colombo 2 Colli Kurzwaaren, 133 Colli Dünger, 4 Colli Glasperlen, 1 Collo frische Pflanzen, 2 Colli Glaswaaren, 550 Colli Zucker; nach Madras 2 Colli Knöpfe, 7 Colli Glasperlen, 2 Colli Glaswaaren; nach Penang 250 Colli Zucker; nach Singapore 3 Colli Knöpfe, 16 Colli Papier, 30 Colli Mehl, 2 Colli Glaswaaren, 10 Colli Garn; nach Batavia 1 Collo Holzwaaren; nach Tegal 5 Colli Papier; nach Bangkok 3 Colli Glaswaaren; nach Padang 1 Collo Muster; nach Soerabaya 1 Collo Muster; nach Dely 1 Collo Muster; nach Hongkong 88 Colli Papier, 4 Colli Glasperlen, 1350 Colli Zucker; nach Shanghay 1 Collo Schuhwaaren; nach Manila 6 Colli Mineralwasser, 49 Colli Papier; nach Yokohama 25 Colli Knöpfe, 1307 Colli Papier, 2 Colli Kurzwaaren, 30 Colli Gewürz, 9 Colli Garn, 23 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Holzwaaren, 549 Colli Metallwaaren, 400 Colli Gerste, 2 Colli Glaswaaren, 120 Colli Wein, 39.400 Colli Zucker; nach Yokohama opt. Kobe 6000 Colli Zucker und nach Kobe 1071 Colli Papier, 1 Collo Kurzwaaren, 5 Colli Farbe, 10 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 3 Colli Glasperlen und 14.700 Colli Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 932.477.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 21. April die Firma:

„Localbahn Triest-Parenzo",

italienisch „Ferrovia locale Trieste-Parenzo"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Unter dieser Firma besteht eine auf Grund der Concessionsurkunde vom 15. April 1899, R.-G.-Bl. Nr. 77, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. December 1899, Z. 40.935, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 6. März 1900 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist:

a) Der Bau und Betrieb einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Triest-St. Andrea der k. k. Staatsbahnlinie Herpelje—Triest über Capo-d'Istria, Isola, Buje, Montona und Visignano nach Parenzo;

b) eventuell der Bau und Betrieb der sodann einen integrirenden Bestandtheil des sub lit. a) angeführten Eisenbahnunternehmens bildenden Fortsetzungslinie von der Station Parenzo nach Canfanaro unter mit der k. k. Staatsverwaltung zu vereinbarenden Bedingungen;

c) eventuell der Bau, die Erwerbung und der Betrieb von in die sub a) und b) bezeichneten Linien einmündenden Schleppbahnen, deren Anlage, bezw. Erwerbung von der k. k. Staatsverwaltung genehmigt wird.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Erlöschen der Concession, das ist 90 Jahre vom 15. April 1899 an gerechnet, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von K 1,400.000 der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung gleich ö. W. fl. 700.000 festgesetzt und besteht aus 3500 Stück auf den Inhaber lautenden Actien zu K 400 gleich ö. W. fl. 200.

Auf dieses Actiencapital sind bisher 40 pCt. eingezahlt.

Dieses Actiencapital kann insbesondere zur Bedeckung der Kosten im Falle der Ausführung der vorstehend sub 3 lit. b) bezeichneten Fortsetzungslinie von Parenzo nach Canfanaro über Beschluss der Generalversammlung mit Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung und mit Zustimmung des Landesausschusses der Markgrafschaft Istrien durch Ausgabe weiterer Actien erhöht werden.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath; er besteht aus mindestens fünf, höchstens neun Mitgliedern. Von denselben ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, zwei Mitglieder zu ernennen. Weiter hat der Landesausschuss der Markgrafschaft Istrien, insolange derselbe durch die zugesicherte Uebernahme und sodann durch den Besitz mindestens der Hälfte der von ihm zu übernehmenden Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, zwei Mitglieder in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung gewählt.

Die von der Generalversammlung zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen sämmtliche die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben.

Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer von drei Jahren gewählt. Die Austretenden sind in allen Fällen wieder wählbar.

Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums wurden Nikolaus Poliakovits, k. k. Hofrath in Pension, und k. k. Sectionschef a. D. Dr. Ferdinand Freiherr von Pascotini-Juriskovits, beide in Wien, und seitens des Landesausschusses der Markgrafschaft Istrien Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Johann Cleva und Reichsraths- und Landtagsabgeordneter Dr. Pier Antonio Gambini, beide in Parenzo, in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 6. März 1900 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt:

Cesare de Combi in Triest; Dr. Tullio Sbisa, Bürgermeister in Parenzo; Dr. Sylvester Graf Venier in Buje, und Dr. Siegfried Werner, k. k. Regierungsrath und Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn Triest-Parenzo" oder „Ferrovia locale Trieste-Parenzo" entweder

a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder

b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutendem Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung".

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 21·2 km lange Localbahn Zsolna-Rajecz — im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn — welche am 10. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Neu herausgegeben ist das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 69 (Kaschau-Oderberger Eisenbahn). Zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 41 a (kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr.) und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" ist je der Nachtrag II erschienen.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 69 wird das im September 1897 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Aenderung des Stationsnamens „Raspenau-Liebwerda“ in „Raspenau“.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. März 1899, Z. 6458/3, wird die Bezeichnung der Station „Raspenau-Liebwerda“ von dem Zeitpunkte der Eröffnung der Localbahn Raspenau-Weissbach zum Unterschiede von der Station Haindorf-Liebwerda der genannten Localbahn auf den einfachen Namen „Raspenau“ abgeändert.

Wien, im April 1900. [472]

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarif-Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 tritt der Nachtrag III zu Theil II, Heft 5, des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband in Kraft, welcher neue und geänderte Frachtsätze für Holzsendungen enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Juli 1900 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zu dem auf dem Titelblatte angegebenen Verkaufspreise erhältlich.

Wien, am 30. April 1900. [473]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif-Theil II, Heft 2.

Erhöhung der Frachtsätze für die Station Wygoda.

Mit 1. Juli 1900 treten an Stelle der im Tarif-Theil II, Heft 2, für die Station Wygoda enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife A, B, C, D und E die folgenden:

Bis zum Schnittpunkte von	Schnitttafel		
	Ia	IIa	IIIa
	Ausnahmetarif		
	A	B. C. D. E. Abtheilung α	B. C. D. E. Abtheilung β
	Pfennige für 100 Kilogramm		
Wygoda	117	112	88

Wien, am 8. Mai 1900. [474]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Wels Stadt.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wels—Unterrohr gelegenen Station Wels Stadt wird mit 1. Mai 1900 auf Wels Localbahn abgeändert.

Linz, im April 1900. [475]

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle „Mačkov-Čekanitz“ in „Čekanitz-Mačkov“.

Die bisherige Bezeichnung der an der Localbahn Strakonitz-Blatna-Březnitz gelegenen Haltestelle Mačkov-Čekanitz wurde mit 1. Mai 1900 auf Čekanitz-Mačkov abgeändert.

Pilsen, am 8. Mai 1900. [476]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 1.

Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 45 im Nachtrage I zum Tarifhefte 1.

Die auf Seite 57, 58 und 59 im Ausnahmetarife Nr. 45 (Roheisen) des obbenannten Tarifnachtrages enthaltene Beschränkung, laut welcher die Frachtsätze des genannten Ausnahmetarifes nur in der Richtung aus Ungarn giltig sind, wird hiemit aufgehoben, und hat dieser Ausnahmetarif bis auf Weiteres ohne Unterschied für beide Verkehrsrichtungen Giltigkeit. Erschwerungen und Tariferhöhungen treten nicht, wie es am Titelblatte des Nachtrages I heisst, mit 1. Juni, sondern erst am 1. Juli 1900 in Kraft.

Budapest, am 7. Mai 1900. [477]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Auflassung der Ladestelle in der Haltestelle „Log“ der Localbahn Laibach-Oberlaibach.

Am 1. Juni 1900 wird die Ladestelle „Log“ der Localbahn Laibach-Oberlaibach aufgelassen, und findet daher von diesem Zeitpunkte an eine Expedition von Gütern in ganzen Wagenladungen von und nach dieser Haltestelle nicht mehr statt.

Vom 1. Juni 1900 an wird ferner die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden nicht mehr durch den Haltestellenwächter in Log, sondern durch die Conducteure im Nachzahlungswege vorgenommen werden.

Wien, am 4. Mai 1900. [478]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Unternehmung der Localbahn Laibach-Oberlaibach.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Wien $\frac{\text{St.E.G.}}{\text{K.F.N.B.}}$ einerseits und Nagy-Tapolcsány, Nyitra und Privigye-Bajmócz andererseits über Marchegg-Lipótvár-Üzbeg, resp. Nagy-Belicz.

Mit 1. Juni 1900 gelangen in den eingangs näher bezeichneten Relationen directe Fahrkarten für einfache Fahrten zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach (oder umgekehrt)	Ueber	Personenzug			Schnellzug *)	
			I. Classe	II. Classe	III. Classe	I. Classe	II. Classe
			Fahrpreise in Kronen incl. Stempel per Fahrkarte				
Wien St.E.G. K.F.N.B.	Nagy-Tapolcsány	Marchegg-Lipótvár-Üzbeg, bezw. Nagy-Belicz	12·70	8·50	5·10	16·10	10·70
	Nyitra		11·50	7·70	4·50	14·60	9·70
	Privigye-Bajmocz		15·90	10·80	6·60	19·60	13·20

*) Schnellzug in der Strecke Wien—Lipótvár, sonst Personenzug.

Wien, am 9. Mai 1900. [479]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Südbahn-Gesellschaft. (Ausgabe besonders ermässigter Karten nach und von Stationen der Linie Budapest—Pragerhof während der Badesaison am Plattensee.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass während der Dauer der Badesaison am Balaton (Plattensee) von Budapest, Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) und Kanizsa aus und vice versa besonders ermässigte Tour- und Retourkarten, so auch Zeitkarten sowohl per Monat als auch für die Dauer der ganzen Badesaison zur Ausgabe gelangen.

Ausland.

Kaukasisch-traskaspischer Güterverkehr. (Wiedereröffnung des Verkehres.) Mit Giltigkeit vom 20. März a./2. April n. St. 1900 findet die Annahme von Gütern zur directen Beförderung im obenbezeichneten Verkehre über, bezw. von oder nach Nikolajew seitens der Russischen Dampfschiffahrts- und Handels-Gesellschaft und der Russischen Transport-Gesellschaft wiederum statt.

Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898. [Verkehr der Rhein- und Main-Hafenstationen mit Bayern.] (Nachtrag III.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 gelangte der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält neben anderen Ergänzungen und Aenderungen insbesondere Frachtsätze für die neu einbezogenen bayerischen Stationen Behringersdorf, Lamerdingen, Nürnberg Nordbhf., Nürnberg Nordostbhf., Obernau und Stettfeld, sowie für die neu eröffnete badische Station Mannheim Industriehafen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Tarif (Theil II, Abth. A) vom 1. Februar 1898. (Beförderung von Erdbeeren und frischen Blumen.) Für die Beförderung von Erdbeeren und frischen Blumen aus Italien nach München C. B. mit den Nord-Süd-Expresszügen kam mit Giltigkeit vom 10. April 1900 der Schnittsatz Peri tr. — München C. B von 30·94 Franken für 100 kg zur Einführung.

Die Annahme und Beförderung erfolgt nur insoweit, als der in den Gepäckswagen der Schlafwagen-Gesellschaft zur Verfügung stehende Raum ausreicht.

Das Gewicht der einzelnen Colli darf 25 kg nicht übersteigen.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II, vom 1. Mai 1897. (Einbeziehung der Ladestelle Deutsch-Oth.) Mit Wirksamkeit vom 15. April 1900 wurde die Ladestelle Deutsch-Oth (Villerupt) mit nachstehenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Nach	Von Deutsch-Oth (Villerupt) Kilometer
Eger transit	676
Furth a. W. transit	685
Passau transit	743
Simbach transit	721

Die Ladestelle ist vorläufig nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Hienach ist auf Seite 34 des Tarifes unter „9. Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn“ entsprechender Vortrag zu machen und das Verzeichniss der bestehenden Verkehrsbeschränkungen auf Seite 23 24 zu ergänzen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. (Nachtrag II zum Gütertarif Heft 1 B.) 1. Zu dem Gütertarif Heft 1 B zwischen Frankreich und Russland vom 1. September 1898 ist der zweite Nachtrag ausgegeben. Er enthält u. A. Bestimmungen über die Frachtberechnung für Güter aller Art in Wagenladungen von mindestens 5000 kg auf den Strecken der Französischen Nordbahn. 2. Nach Mittheilung der Warschau-Wiener Eisenbahn wird im Verkehre nach Warschau das Thorgeld (Rogatkowegebühr) zu Gunsten der Stadt Warschau vom 14. März 1900 ab nicht mehr erhoben.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft A, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut etc. vom 1. Jänner 1900. (Frachtberechnung für lebende Fische.) Nach Zusatzbestimmung 7 zu § 41 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wird für die als Expressgut zur Aufgabe gelangenden Sendungen von lebenden Fischen die Fracht nach Massgabe der Bestimmungen in § 40 der allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von Gütern zum Eilgutsatze berechnet.

Demgemäss ist für Sendungen, die in Personenzügen befördert werden, der Specialtarif für bestimmte Eilgüter, für Sendungen, die in Schnellzügen befördert werden, der allgemeine Eilguttarif anzuwenden. Letzterer kommt auch dann für die ganze Strecke zur Anwendung, wenn die Beförderung nur auf einer Theilstrecke mit Schnellzug geschieht.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Tarifheft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1900. (Frachtberechnung für Schafwolle.) Die Ziffer 28 des Verzeichnisses der sperrigen Güter (Heft C, Abschnitt I B, Seite 20) erhält für den inneren bayerischen Verkehr mit sofortiger Wirksamkeit nachstehende Fassung:

28. Wolle und Wollabfälle, fabrikgewaschene (chemisch gereinigte).

„Ausgenommen in Ballen runder oder cylindrischer Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht oder in rechtwinkeligen Ballen."

Es unterliegt daher fortab im inneren bayerischen Verkehre die rückengewaschene Schafwolle (die am Vliesse des Thieres vollzogene Reinigung) nicht mehr dem Sperrigkeitszuschlage.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Tarifheft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Ausnahmetarif Nr. 12 für Sand.) Beim Ausnahmetarif Nr. 12 für Sand auf Seite 154 ist nachzutragen:

von Luhe-Wildenau nach Asch* . . . Mk. 0·22 für 100 kg.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Tarifheft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898. (Kilometerzeiger für die Localbahn Ungerhausen-Ottobeuren.) Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die im Laufe des kommenden Sommers zur Eröffnung gelangende Localbahn Ungerhausen-Ottobeuren.

Auf den Verkehr der Localbahn finden die Bestimmungen und Tarife des Heftes D des Bayerischen Localtarifes Anwendung.

Auf der Localbahn können Eisenbahnwagen mit einer Bruttolast von mehr als 10.000 kg per Achse und mit einem grösseren festen Radstande als von 6·7 m nicht befördert werden.

Kilometerzeiger.

Von und nach	Ungerhausen	Westerheim	Hawangen	Ottobeuren
	Kilometer			
Ungerhausen . . . Station	—	3	7	11
Westerheim . . . Haltestelle	3	—	5	9
Hawangen . . . . „	7	5	—	4
Ottobeuren . . . „	11	9	4	—

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-Bayerischer Verband. (Frachtfreie Stellung von Schutzwagen.) Im Verkehre

1. der Lübeck-Büchener Bahn mit preussischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen (Niederdeutscher Verband),
2. der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahn und der Lübeck-Büchener Bahn
   a) mit Bensheim und Darmstadt M.N.B., Mannheim B.B., Saargemünd und Scheidt b. St. Ingb. Pf. B. (Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verband),
   b) mit Aschaffenburg, Gemünden, Ritschenhausen, Meiningen, Lichtenfels, Probstzella der Bayerischen Staatsbahn (Nordwestdeutsch-Bayerischer Verband, soweit directe Frachtsätze bestehen)

können mit sofortiger Giltigkeit in der Zeit bis zum 15. September 1900 zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10·5 m Länge in Ermanglung von SS- oder HH-Wagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.

Directer Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen. (Frachtfreie Gestellung von Schutzwagen.) Im Verkehre zwischen den Stationen der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen und den Stationen Aschaffenburg, Gemünden, Lichtenfels, Meiningen, Probstzella und Ritschenhausen der Bayerischen Staatseisenbahnen können in der Zeit bis zum 15. September 1900 zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10·5 m Länge in Ermanglung von SS- oder HH-Wagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.

Deutsche Eisenbahnen. (Ständige Tarifcommission.) In der am 19. April in Berlin unter dem Vorsitze des Präsidenten der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrathes Kranold, abgehaltenen ausserordentlichen Sitzung der ständigen Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wurde über folgende Gegenstände verhandelt:

Versetzung von denaturirtem Spiritus in den Specialtarif III. Unter Anerkennung der Dringlichkeit des Antrages wurde der Antrag auf Versetzung nach eingehender Berathung angenommen.

Frachtberechnung für Kesselwagen mit flüssiger Kohlensäure. Dieser Antrag wurde ebenso wie ein Antrag des Verkehrsausschusses, die Güterclassification durch Aufnahme einer Rubrik für diejenigen Güter, welche zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen werden, zu ergänzen, einem Unterausschusse zur Vorberathung überwiesen.

Ein den Artikel „Chilinit" betreffender Antrag wurde in der Weise erledigt, dass beschlossen wurde, unter Streichung der jetzigen Position „Schlempekompost-Dünger" bei den Düngemitteln des Specialtarifes III eine neue Position „Schlempedünger aller Art (Mischung von Schlempe mit Zusätzen verschiedener Art)" aufzunehmen.

Endlich wurde beschlossen, declaratorisch zu erklären, dass Calciumcarbidbehälter zu den Emballagen des § 30 [1] der allgemeinen Tarifvorschriften zu zählen und zum selben Gewichte zu berechnen seien.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif 4 für Kaffee.) In den Ausnahmetarif Nr. 4 für Kaffee etc. des Tarifheftes 4, erste Abtheilung, vom 1. September 1899, werden mit Wirkung vom 2. Mai 1900 an die Stationen Chur und St. Gallen der vereinigten Schweizerbahnen aufgenommen mit folgenden Frachtsätzen:

nach und von	Chur Centimes für 100 kg	St. Gallen Centimes für 100 kg
Altona, Brake i. Oldenb., Bremerhaven Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. und Inlandshafen, Geestemünde Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. und Fischereihafen, Nordenham und Nordenham Fischereihafen	619	545
Bremen Hauptbhf. und Freibezirk	590	516
Cuxhaven	661	587
Hamburg H.	615	541
Harburg H.	610	536
Harburg U.E.	611	537
Lübeck	638	564
Stettin	692	600

Schlesisch-Süddeutscher Verband. (Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen etc.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 wird im Schlesisch-Süddeutschen Güterverkehre bei Beförderung von Eisenbahnwagen aller Art, Eisenbahn-Wagenkrahnen und Eisenbahn-Schneepflügen nach und von Oderberg, Station des Directionsbezirkes Kattowitz, wenn die Frachtberechnung für die Achse und das Kilometer erfolgt (§ 25, Ziffer 2 b, 2 c und 3 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I B, vom 1. Jänner 1900), ein Zuschlag von Mk. 1·20 für jedes Fahrzeug erhoben.

Werden den nach und von Oderberg zur Aufgabe gelangenden Eisenbahnfahrzeugen aller Art (wie in dem bezeichneten Theil I B unter 23 A aufgeführt) Begleiter beigegeben, so wird für jeden derselben eine Gebühr von Mk. 0·10 erhoben.

Schweiz. (Ausnahmetarif für Holz von Stationen der Schweizerischen Nordostbahn etc. nach Stationen der Central- und Westschweiz vom 1. Jänner 1900.) Der vorgenannte Ausnahmetarif findet mit sofortiger Giltigkeit auch auf die Artikel Pitsch-Pine-Holz (Pechkiefer) und Yellow-Pine-Holz (gelbe Kiefer) Anwendung.

Russische Südwestbahnen. (Umschlagplatz in Reni bei Galatz.) Auf Grund eines zwischen der Verwaltung der Südwestbahnen und der Schwarze Meer-Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf die Dauer von 12 Jahren geschlossenen und vom Communications-Ministerium genehmigten Uebereinkommens überlassen die Südwestbahnen der genannten Gesellschaft in der Station Reni ein an der Donau situirtes Terrain zwecks Errichtung eines Lagerhauses mit einem Fassungsraume für mindestens 75.000 Pud, sowie mechanischer Einrichtungen behufs Umladung der mit der Eisenbahn anlangenden Getreide- und Mahlproducten-Sendungen vom Magazin oder Waggon in die Kähne, bezw. Dampfschiffe. In dem Uebereinkommen wird der Verkehr nach folgenden Hafenstationen geregelt: Temesvár, Essegg, Szegedin, Mohács, Sissek, Barcs, Budapest, Raab, Wien, Passau und Regensburg.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1423	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z.–8 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Dux (A.T.E.)	Böhm.-Leipa (A.T.E. oder B.N.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg „ „ „ 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 und Localgütertarif der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	97 Heller	ad a) 84 Heller ad b) 72 „	ad a) 13 Heller ad b) 25 „	Im Kartirungswege		
1424	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Braun- und Steinkohlen, Braunkohlen-Briquettes, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen-Briquettes, -Kokes und -Kokesasche	Chodau B.E.B.	Antonsthal	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr vom 1. April 1896	vom 15. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 1. April 1896	Mark für 10.000 kg 48·5	43·0	5·5	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
					Breitenhof				48·0	42·0	6·0			
					Erla				47·5	44·0	3·5			
					Erlahrunn				47·0	41·0	6·0			
					Grünstädtl				47·5	45·0	2·5			
					Johanngeorgenstadt S.St.B.				40·0	34·0	6·0			
					Mittweida-Markersbach				47·5	46·0	1·5			
					Raschau bei Schwarzenberg				47·5	46·0	1·5			
					Scheibenherg				48·5	48·0	0·5			
					Schwarzenherg				46·5	45·0	1·5			
				Dassnitz	Johanngeorgenstadt S.St.B.				47·2	42·3	4·9			
				Davidsthal	Johanngeorgenstadt S.St.B.				43·4	39·4	4·0			
				Falkenau a/E.	Johanngeorgenstadt S.St.B.				44·1	39·0	5·1			
				Königsberg-Maria-Kulm	Johanngeorgenstadt S.St.B.				46·2	44·1	2·1			
				Nensattl	Antonsthal				47·1	46·2	0 9			
					Breitenhof				47·1	45·2	1·9			
					Erlahrunn				47·1	44·2	2·9			
					Johanngeorgenstadt S.St.B.				43·2	37·2	6·0			
				Zieditz	Johanngeorgenstadt S.St.B.				45·2	40·1	5·1			

Fortlaufende Nummer	1425	1426	1427
Die Publication erfolgt			
von der Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
			betheiligten Verwaltnugen
für Artikel	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren	Malz	Kokes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Graz S.B.	Velencze	Dresden-Elbkai; Schönpriesen-Umschlag; Aussig-Landungsplatz; Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Leoben S.B. transit	Triest	Kladno
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen der Sendungen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen mit directen, an das Brückenbau-Comité des Bezirksausschusses in St. Gallen adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müsseu per mare nach dem Auslande verschifft werden	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Elbenmschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	51 Heller	180 Heller	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	36 Heller	160 Heller	79 Pfennige; 55 Pfennige*); 55 Pfennige; 57 Pfennige*)
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 Heller	20 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, unter Beischluss der die Verschiffung nach dem Auslande nachweisenden Schiffsconnaissements, bezw. Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen			*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

Fortlaufende Nummer	1428	1429	1430
Die Publication erfolgt von der Name und im der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
betheiligten Verwaltungen	Stadlau	Triest k. k. St.B.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Getreide etc. lant der Nomenclatur des in der 8. Ruhrik hezeichneten Ausnahmetarifes	Zündhölzchen	Holz (Schleifholz) der Pos. H 19 — 7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I a) bis zu 2·5 m Länge, h) über 2·5—6 m Länge
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	allen Tarifstationen	Schüttenhofen	Dobromil Dublany-Kranzberg Limanowa Marcinkowice Neu-Sandec Sambor
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) nach	Ziegenhals	Triest k. k. St.B.	Ziegenhals
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	Bei Aufgahe als Frachtgut nnd Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg per Frachthrief und Wagen. Die Sendnngen müssen zum Transporte nach dem Auslande hestimmt sein. Einhaltung der im Oesterreichisch-Adriatischen Eisenhahnverhand, Tarif-Theil II, Heft 3, im Abschnitte D enthaltenen Bestimmnngen über die Anwendung der speciell für den Export nach dem Auslande gewährten Tarife	Anfgahe als Frachtgut mit directen, an eine Cellnlose- oder Holzpapierstoff-Fahrik adressirten Frachthriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachthrief und Wagen. Das Anf- nnd Ahladen der Sendnngen ohliegt den Parteien
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 23. Mai 1900 his auf Weiteres, längstens his 31. Decemher 1900	his anf Weiteres, längstens his 31. Decemher 1900	his auf Weiteres, längstens his Ende Decemher 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Ansnahmetarif, Theil III, Heft I, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenhahnverhandes vom 1. Fehrnar 1898	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverhand, Tarif-Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1900	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverhand
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	338 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	260 Heller	Heller a) 122 148 b) 130 157 97 119 103 126 104 128 128 156
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	3 Centimes	78 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirngswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			
	1428	1429	1430

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1431	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Gipsplatten und Gipsdielen	Puchberg am Schneeberg	Bilin	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 143		Im Kartirungswege		
					Karlsbad B.E.B. und Karlsbad Centralbhf. k.k.St.B.					200				
					Prag St.B.					122				
					Turnau					144				
				via Wöllersdorf—St. Pölten										
1432	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stammholz aus der Pos. II—18, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Weidenau Stadt	Heinersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Heller 16	Heller 12	Heller 4	Im Kartirungswege		
				Friedeberg					19	15	4			
				Setzdorf					21	17	4			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
35	Nr. 5 vom 13. Jänner 1900	455	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Borysław Drohobycz Gorlice Iwonicz Jasło Jedlicze Kolomea Krechowice Krosno Nadwórna Olszanica Rymanów Sambor Sanok Skołyszyń Słoboda rungurska-Grube Ustrzyki Zagórzany	Possony-Ujváros	Ende Mai 1900	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8		9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben		Bemerkungen
						von	nach			
85	Nr. 44 vom 19. April 1900	1294	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar		Kemecse	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern		
								von	in	
						Kolomea		129	128	
						Nadwórna		114	104	
						Sloboda rungurska Grube		173	172	

K. k. Staatsbahn- Direction Wien.

Licitations-Kundmachung.

Am **16.**, eventuell auch noch am **17. Mai 1900** werden von 9 Uhr Früh an in der **Gepäckabgabshalle** der Station **Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) diverse Fundgegenstände** in öffentlicher Licitation an die Meistbietenden gegen Baarzahlung veräussert werden.

Das Verzeichniss über sämmtliche zur Veräusserung bestimmte Güter liegt bei dem gefertigten k. k. Bahnbetriebsamte Wien zur Einsicht auf.

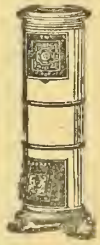
Wien, im Mai 1900.

K. k. Bahnbetriebsamt Wien. (Kaiser Franz Josef-Bahnhof.)

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik

H. HEIM, Wien – Döbling



kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — **Prag,** Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (620)

Central-Heizungen aller Systeme.

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

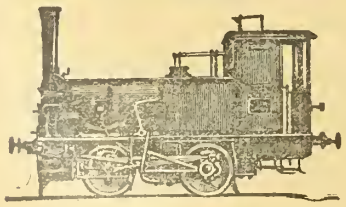
Heim's rauchverzehrende Kamine

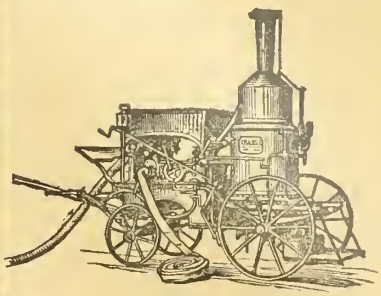
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





(613)

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

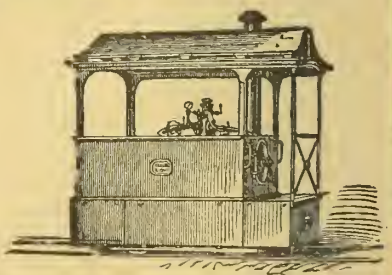
von 2—12 Pferdekraft.

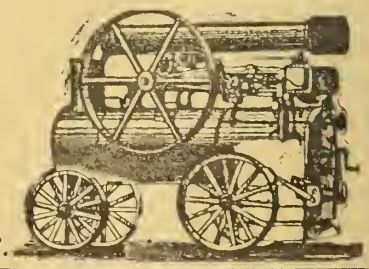
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. **Wien, 15. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Erkenntnissen des Reichsgerichtes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Industriebahn von Lamprechtshausen bis zu den im Ibmer Moose gelegenen Torffeldern.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Roessemann & Kühnemann (Arthur Koppel's Eisenbahnen) in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Industriebahn mit Pferde- oder Locomotivbetrieb von der Station Lamprechtshausen der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen bis zu den im Ibmer Moose gelegenen Torffeldern im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. April 1900. Z. 16.181/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für elektrische Kleinbahnlinien in Tetschen und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtrathe Tetschen a. E. die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende, mit elektrischer Kraft zu betreibende, schmalspurige Kleinbahnlinien

a) von Tetschen über Loosdorf, Heidenstein, Binsdorf, Rosendorf, Johndorf nach Herrnskretschen;
b) von Tetschen über Laube nach Herrnskretschen;
c) von Tetschen über Birkigt, Zautig, Höflitz nach Bensen, und
d) vom linken, eventuell rechten Elbeufer bei der Tetschener Kettenbrücke zu den Bahnhöfen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Tetschen

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. April 1900. Z. 17.995/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Edlitz bis zur Landesgrenze mit einer Variante von Aspang nach Unterhaus.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten und beeideten Civilgeometer Ignaz Benesch in Budapest die mit dem Erlasse vom 23. April 1899, Z. 14.787/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 52 vom 6. Mai 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit dem Erlasse vom 6. October 1899, Z. 42.947/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 126 vom 31. October 1899), auf weitere sechs Monate verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Edlitz der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang über Krumbach, Unterhaus und Kirchschlag bis zur Landesgrenze mit einer Variante von der Station Aspang der genannten Bahn über Zöbern nach Unterhaus auf weitere sechs Monate neuerlich ertheilt.

Wien, am 25. April 1900. Z. 17.921/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das Anhalten eines Eisenbahnzuges auf offener Strecke durch Winken und Schwenken mit Schirmen, Stöcken und dergleichen bildet den Thatbestand der Uebertretung des § 431 St.-G.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichts- und Cassationshofes vom 20. Februar 1900, Z. 2440.)

Der k. k. Oberste Gerichts- und Cassationshof hat über die von der k. k. Generalprocuratur erhobene Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes gegen das Urtheil des k. k. Bezirksgerichtes in Kremsmünster vom 14. December 1899, Z. U. 255/99, womit Hermann Greiner, Simon Stadler, Carl Hausmann und Johann Buchhuber von der Anklage wegen der in den §§ 314 und 431 St.-G. bezeichneten Uebertretungen, begangen dadurch, dass sie am 24. September 1899 beim km 41·1 der Kremsthalbahn durch Winken mit Stöcken, Schirmen u. dgl. den Personenzug der Kremsthalbahn auf offener Strecke zum Halten gebracht, somit angeblich sich in die Diensteshandlung des Zugspersonales eingemengt haben, um dasselbe in der Ausübung seines Dienstes zu hindern, und zugleich hiedurch eine Handlung begangen haben, von welcher sie nach ihren natürlichen, für Jedermann leicht erkennbaren Folgen einzusehen vermochten, dass sie eine Gefahr für die körperliche Sicherheit von Menschen herbeizuführen geeignet sei, freigesprochen wurden, zu Recht erkannt:

Die Nichtigkeitsbeschwerde der k. k. Generalprocuratur, insoweit dieselbe dagegen gerichtet ist, dass Hermann Greiner, Simon Stadler, Carl Hausmann und Johann Buchhuber von der Anklage wegen der im § 314 St.-G. bezeichneten Uebertretung freigesprochen wurden, wird verworfen.

Dagegen wird dieser Nichtigkeitsbeschwerde, soweit dieselbe gegen den die genannten Angeklagten von der Anklage wegen der in § 431 St.-G. bezeichneten Uebertretung freisprechenden Theil des angefochtenen Urtheiles gerichtet ist, Folge gegeben und erkannt:

Durch das Urtheil des k. k. Bezirksgerichtes Kremsmünster vom 14. December 1899, Z. U. 255/99, insoweit damit Hermann Greiner, Simon Stadler, Carl Hausmann und Johann Buchhuber von der Anklage wegen der in dem § 431 St.-G. bezeichneten Uebertretung, begangen dadurch, dass sie am 24. September 1899 beim km 41·1 der Kremsthalbahn durch Winken mit Stöcken, Schirmen u. dgl. den Personenzug der Kremsthalbahn auf offener Strecke zum Halten gebracht, somit hiedurch eine Handlung begangen haben, von welcher sie nach ihren natürlichen, für Jedermann leicht erkennbaren Folgen einzusehen vermochten, dass sie eine Gefahr für die körperliche Sicherheit von Menschen herbeizuführen geeignet sei, freigesprochen wurden, wurde das Gesetz in den Bestimmungen des § 431 St.-G. verletzt.

Gründe.

Hermann Greiner, Simon Stadler, Theodor Greiner, Carl Hausmann, Johann Buchhuber, Ignaz Oehlinger, Franziska Stadler und Anna Oehlinger fanden sich am 24. September 1899 Morgens in der Haltestelle Krift der Kremsthalbahn ein, um mit dem Frühzuge nach Kirchdorf zu fahren. Da derselbe nicht rechtzeitig ankam, machten sie sich auf den Weg zur Haltestelle Diepersdorf, wo sie den wegen der damaligen Verkehrsstörungen provisorisch eingeführten Frühzug zu erreichen hofften. Beim Wächterhause km 41 kam der von Kremsmünster gegen Wartberg a/Krems verkehrende Personenzug Nr. 1 bereits heran. Herman Greiner, Theodor Greiner, Simon Stadler, Carl Hausmann, Johann Buchhuber und wohl auch Ignaz Oehlinger winkten dem ziemlich langsam fahrenden Zuge mit Schirmen und Stöcken zu und erreichten dadurch, dass dieser anhielt und sie einsteigen konnten.

Wegen dieser Handlungsweise in der Richtung der §§ 314 und 431 St.-G. zur Verantwortung gezogen, wurden Hermann Greiner, Simon Stadler, Carl Hausmann, Johann Buchhuber, Franziska Stadler und Anna Oehlinger von der Anklage freigesprochen. Das Strafverfahren gegen Theodor Greiner, dessen derzeitiger Aufenthalt unbekannt ist, wurde nach § 452, Z. 2, St.-P.-O. eingestellt; die Anklage gegen Ignaz Oehlinger, hinsichtlich dessen sich ein Zustellungsanstand ergeben hatte, zog der staatsanwaltschaftliche Functionär zurück.

Das Urtheil ist in Rechtskraft erwachsen.

Kann nun auch gegen den Freispruch der Franziska Stadler und Anna Oehlinger keine Einwendung erhoben werden, weil dieselben der Urtheilsfeststellungen zufolge an dem Winken mit Schirmen und Stöcken sich nicht betheiligten, so ist doch der Freispruch des Hermann Greiner, Simon Stadler, Carl Hausmann und Johann Buchhuber theilweise ein rechtsirriger.

Das Bezirksgericht begründet denselben damit, dass, soweit die Uebertretung des § 314 in Frage kommt, das Zugspersonale durch das Vorgehen der Angeklagten in der Ausübung seines Dienstes nicht gehindert, sondern nur zu einer nicht vorgesehenen Dienstleistung veranlasst wurde, und die Absicht der Angeklagten auch nicht auf eine Einmengung, sondern darauf gerichtet war, in den Zug auf offener Strecke einsteigen zu können, soweit es sich aber um die Uebertretung des § 431 St.-G. handelt, der Ruck, mit welchem der Zug zum Stehen gebracht wurde, die körperliche Sicherheit der Passagiere zu gefährden nicht geeignet war. Die rechtliche Unhaltbarkeit dieser Begründung ist nur in der letzteren Richtung nicht zu verkennen.

Anlangend die Uebertretung des § 314 St.-G., unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass das Zugspersonale, welches sich auf dem in der Fahrt begriffenen Personenzuge der Kremsthalbahn, welchem die Angeklagten im kritischen Momente zuwinkten, befand, zu den im § 68 St.-G. genannten Personen gehört, dass sich dasselbe auch in Vollziehung seines Dienstes, nämlich der Weiterbeförderung des Zuges, befand und darin beirrt und dieser Art gehindert wurde. Allein das im § 314 St.-G. bezeichnete Delict setzt die Absicht des Thäters, den Dienst hindern zu wollen, voraus. Diese Absicht hatten die Angeklagten nach der Feststellung des Gerichtes nicht, und dass diese Feststellung auf einer irrigen Schlussfolgerung beruhen würde, kann nach dem festgestellten Thatbestande nicht behauptet werden.

In dieser Richtung erscheint daher die Nichtigkeitsbeschwerde nicht begründet und wurde somit verworfen.

In der Richtung des § 431 St.-G. aber hat das Bezirksgericht den strafgerichtlichen Begriff der Gefahr viel zu enge erfasst, wenn es nur die unmittelbare Wirkung des durch festes Bremsen und plötzliches Anhalten des Zuges hervorgerufenen Ruckes in den Kreis seiner Erwägungen einbezieht. Gefahr ist jede Constellation von Verhältnissen, aus der sich eine Rechtsgüterverletzung entwickeln kann. Das Bezirksgericht übersieht, dass das unvorhergesehene Anhalten des Zuges

auf offener Strecke Unregelmässigkeiten im Zugsverkehre überhaupt herbeizuführen geeignet ist und dass schon daraus eine Gefahr für die Sicherheit des Betriebes, des reisenden Publicums und des Bahnpersonales sich ergeben kann.

Im vorliegenden Falle waren diese Umstände mit einer namhaften Zugsverspätung und den Folgen vorhergegangener Elementarunfälle complicirt. Auch eine neuerliche Beschädigung des nach der Betriebseinstellung eben erst wiederhergestellten Bahnkörpers — ein Rutschgrund war in unmittelbarer Nähe — durch das plötzliche Stehenbleiben des Zuges war nicht ausgeschlossen. Mit allen diesen im concreten Falle den Begriff der Gefahr bestimmenden Umständen befasst sich das Urtheil überhaupt nicht, und von der Prüfung der subjectiven Thatseite (der Vorhersehbarkeit der Gefahr) sieht es überhaupt ab.

Hierin kann eine dem Gesetze entsprechende Lösung der Frage nach dem Vorhandensein des Delicts-Thatbestandes des § 431 St.-G. nicht gefunden werden.

In dieser letzteren Richtung musste dem Gesagten zufolge der Nichtigkeitsbeschwerde stattgegeben und somit ausgesprochen werden, dass das Gesetz in der Richtung des § 431 St.-G. verletzt worden ist.

[E.-M.-Z. 19.797 ex 1900.]

Aus den Erkenntnissen des Reichsgerichtes.

Die Pension ist in österreichischer Währung zu erfolgen auch dann, wenn der der Pension zugrunde zu legende letzte Gehaltsbezug wegen der Verwendung des Beamten bei einem im Auslande befindlichen Zollamte demselben in Goldgulden ausbezahlt worden war.

(Erkenntniss vom 16. Jänner 1900, Z. 442 ex 1899.)

Das k. k. Reichsgericht hat nach der am 16. Jänner 1900 gepflogenen öffentlichen Verhandlung über die Klage des Wenzel H., k. k. Zollamts-Verwalters i. P. in Budweis, durch Dr. Carl Netter gegen die k. k. Regierung, beziehungsweise das k. k. Finanzministerium auf Anerkennung der Zahlungspflicht der Pension des Klägers in Gold und Zahlung der Pensionsrückstände sammt Nebengebühren zu Recht erkannt:

Der Kläger wird mit seinem Begehren — zu erkennen, das k. k. Finanzministerium sei schuldig, anzuerkennen, es gebühre dem Kläger in seiner Eigenschaft als pensionirter k. k. Zollamts-Verwalter ein Ruhegenuss im Betrage von fl. 1200 in Gold, gleich fl. 1411·20 österr. Währung jährlich, und weiter schuldig, dem Kläger an rückständiger Pension den Betrag von fl. 633·20 nachzuzahlen und die Streitkosten zu ersetzen — abgewiesen.

Gründe: Mit dem Erlasse des k. k. Finanzministeriums vom 22. September 1896, Z. 47.171, wurde der Kläger in den dauernden Ruhestand versetzt. Infolgedessen wurde ihm mit dem Decrete des Präsidiums der k. k. Finanz-Landesdirection in Prag vom 28. September 1896, Z. 6198 präs., der Ruhegenuss im vollen Betrage des zuletzt bezogenen Activitätsgehaltes mit fl. 1200 angewiesen. Dem Ansuchen des Klägers um Richtigstellung dieses Ruhegenusses auf den vollen Betrag des von ihm während der Activität als Zollamts-Verwalter bei dem k. k. Nebenzollamte in Furth bezogenen Activitätsgehaltes von fl. 1200 Gold gleich Mk. 2400 im Cassenwerthe von fl. 1411·20 wurde von der k. k. Finanz-Landesdirection in Prag laut des Decretes vom 14. Februar 1899, Z. 123.740, keine Folge gegeben, da dem Kläger seinerzeit der letzte Activitätsgehalt nach Vollendung des ersten Quinquenniums in der IX. Rangsclasse mit jährlich fl. 1200 ö. W. zuerkannt und flüssig gemacht worden ist, die Auszahlung in Gold nur während seiner dienstlichen Verwendung bei einem im Auslande gelegenen k. k. Zollamte stattzufinden hatte, und die Einrechnung des durch die Auszahlung in Gold sich ergebenden factischen Mehrbezuges bei der Ermittlung der Ruhegebühr mangels einer diesbezüglichen ausdrücklichen Norm ausgeschlossen ist. Dem hiegegen ergriffenen Recurse des Klägers hat das k. k. Finanzministerium mit dem Erlasse vom 22. Juni 1899, Z. 33.459, aus den Gründen der angefochtenen Entscheidung keine Folge gegeben.

Nunmehr macht der Kläger seinen Anspruch vor dem Reichsgerichte geltend und begründet die Klage nachstehend: In Gemässheit der §§ 1 und 15 des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, ist der letztbezogene anrechnungsfähige Activitätsgehalt die Grundlage für die Bemessung der Ruhegebühr. Unter anrechenbarem Activitätsgehalt werden laut der Finanzministerial-Verordnung vom 22. Mai 1896, Z. 24.800, nebst dem eigentlichen systemisirten Gehalte auch die Dienstalters-Personalzulagen, sowie auch die allfälligen anderen für die Ruhegenuss-Berechnung anrechenbaren Personalzulagen verstanden. Da nun die Besoldung der österreichischen Staatsbediensteten nicht durchwegs in österreichischer Währung stattfindet, insbesondere die Beamten bei den im Auslande befindlichen österreichischen Zollämtern ihre Gehalte systemmässig in österreichischen Goldgulden, d. i. ein Gulden gleich zwei Mark deutscher Reichswährung, beziehen, und auch die hievon entfallenden Abgaben, als die Einkommensteuer, die Diensttaxe und auch die nach § 15 des vorbezogenen Gesetzes von dem für die Bemessung des Ruhegenusses anrechenbaren Activitätsgehalte zu leistenden Beiträge für Pensionszwecke gleichfalls in Goldgulden geleistet werden müssen (und auch vom Kläger geleistet wurden) — Finanzministerial-Verordnung vom 4. August 1896, Z. 36.941, und vom 9. August 1896, Z. 39.130 — so kann unter dem letzten für den Ruhegenuss anrechnungsfähigen Gehalte des Klägers nur jener Betrag verstanden werden, welcher ihm zur Zeit seiner Versetzung in den Ruhestand thatsächlich ausbezahlt worden ist. Dieser Gehalt hat fl. 1200 in Gold gleich fl. 1411·20 ö. W. betragen; es ist dem Kläger daher die Pension mit dem gleichen Betrage zu bemessen. Wenn die k. k. Finanz-Landesdirection in Prag im Decrete vom 14. Jänner 1899, Z. 132.740, geltend macht, dass dem Kläger der letzte Activitätsgehalt mit fl. 1200 in österreichischer Währung zuerkannt und flüssig gemacht wurde, so muss dies als actenwidrig bezeichnet werden. Denn mit dem Decrete vom 27. April 1893, Z. 32.603, wurde dem Kläger der höhere Gehalt von fl. 1200 ohne Bezeichnung, ob in Gold oder österreichischer Währung zahlbar, angewiesen. Da sich aber der Kläger auf einem Dienstposten befand, mit welchem der Gehaltsbezug systemmässig in Goldgulden verbunden ist, so kann nicht bezweifelt werden, dass ihm auch thatsächlich der Gehalt von 1200 Goldgulden zuerkannt wurde. Dass sich der Kläger thatsächlich im Genusse eines Activitätsgehaltes von fl. 1200 Gold gleich Mk. 2400 gleich fl. 1411·20 befand, ergibt sich aus dem Decrete des Präsidiums der k. k. Finanz-Landesdirection in Prag vom 28. September 1896,

z. Z. 3198 P. P., mit welchem aus Anlass seiner Pensionirung die Einstellung des von ihm bezogenen Gehaltes von fl. 1200 Gold gleich Mk. 2400 gleich fl. 1411·20 verfügt wurde. Hienach gebührt dem Kläger nach § 1, Absatz 2, des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, als Ruhegenuss der Betrag von 1200 Goldgulden gleich fl. 1411·20 ö. W., da nach dem klaren Wortlaute des Gesetzes zwischen dem Betrage des vom Kläger zuletzt bezogenen Activitätsgehaltes und des ihm gebührenden Ruhegenusses eine Differenz überhaupt nicht stattfinden kann. Hiebei betont der Kläger, dass das Gesetz nur vom letzten Activitätsgehalte im Allgemeinen spricht, sich daher nicht lediglich auf einen in österreichischer Währung gezahlten Gehalt bezieht, und demgemäss die Bemessung des Ruhegenusses auf Grund des zuletzt in Goldgulden bezogenen Activitätsgehaltes nicht ausschliesst. Das Klagebegehren lautet auf das Erkenntniss: Das k. k. Finanzministerium sei schuldig, anzuerkennen, dass dem Kläger als pensionirten k. k. Zollamtsverwalter der Ruhegenuss im Betrage von fl. 1200 in Gold gleich fl. 1411·20 ö. W. jährlich gebühre; es sei weiter schuldig, ihm an rückständiger Pension den Betrag von fl. 633·28 nachzuzahlen und die Streitkosten zu ersetzen.

In der Gegenschrift des k. k. Finanzministeriums wird zugegeben, dass dem Kläger von jenem Zeitpunkte an, wo er dem k. k. Nebenzollamte Furth in Bayern zugewiesen wurde, bis zu seiner Pensionirung sein Activitätsgehalt in Gold ausgezahlt wurde; als irrig wird aber die Anschauung des Klägers bezeichnet, dass ihm als im Auslande stationirten Beamten der Activitätsgehalt systemmässig, also auf Grund gesetzlicher Bestimmungen, in Gold gebührte. Durch das im vorliegenden Falle massgebende Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, wurden die Activitätsgehalte der österreichischen Beamten in österreichischer Währung festgesetzt. Eine Bestimmung, wonach einem Theile der österreichischen Beamten der Activitätsgehalt in Gold zukäme, enthält weder dieses, noch ein anderes Gesetz. Dass der Kläger trotzdem seinen Activitätsgehalt während seiner Dienstleistung im Auslande in Gold angewiesen erhielt, beruhte auf einer vom k. k. Finanzministerium getroffenen, somit jederzeit widerruflichen administrativen Verfügung, welche niemals gesetzliche Bestimmungen hätte derogiren können, und diesen Zweck auch nicht hatte. Das k. k. Finanzministerium ging hiebei vielmehr von der Erwägung aus, dass es billig sei, jene Beamten, welche des Dienstes wegen gezwungen sind, in einem Lande zu leben, in welchem die Goldwährung Landeswährung ist, die Nachtheile nicht fühlen zu lassen, welche für sie bei Empfang der ihnen gesetzmässig zukommenden Activitätsgehalte in österreichischer Währung nothwendiger Weise eintreten mussten. Das für diese Beamten bei Umrechnung des zur Auszahlung gelangenden Goldbetrages in österreichischer Bankvaluta sich ergebende Plus gegenüber dem systemmässigen Activitätsgehalte hat somit den Charakter einer für eine specielle Dienstesverwendung gewährten Aushilfe, wie solche auch in anderen Fällen Beamten, welche von Dienstes wegen zu ausserordentlichen Ausgaben gezwungen sind, gewährt wird.

Das k. k. Finanzministerium bezeichnet es sonach als unzweifelhaft, dass unter dem letzten anrechnungsfähigen Activitätsgehalte im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, der einem Staatsbeamten gesetzmässig gebührende, nicht aber der von ihm thatsächlich bezogene — sei es nun höhere oder niedrigere — Gehalt zu verstehen ist. Es sei daher in dem eben citirten Gesetze vollkommen begründet, dass der Bemessung der Pension des Klägers der Gehaltsbetrag von fl. 1200 ö. W. zugrunde gelegt wurde. Demgemäss wird um die Abweisung der Klage gebeten.

Bei der mündlichen Verhandlung stellte der Vertreter des Klägers zunächst fest, dass demselben der letzte Activitätsgehalt mit Decret vom 27. April 1893 mit fl. 1200 schlechtweg und nicht mit fl. 1200 ö. W. angewiesen worden sei. Es sei auch unbestritten, dass der Kläger diesen Gehalt in Goldgulden bezogen, dass er die Einkommensteuer, die Carenz- und Pensionstaxe in Gold geleistet habe. Wenn die Auszahlung dieses Gehaltes in Gold nicht gesetzwidrig gewesen sei — und das Gesetz vom 15. April 1873 verbiete eine solche Auszahlung an im Auslande wirkende Beamte, wie sie seit undenklicher Zeit stattfinde, nicht — so müsse auch dieser factisch genossene Bezug der Pensionsbemessung zugrunde gelegt werden. Die Ausbezahlung des Activitätsgehaltes in Gold habe durchaus nicht die Bedeutung einer Aushilfe, sondern der Leistung des Gehaltes im vollen Betrage; werde also ein geringerer Betrag bei der Pensionsbemessung in Anrechnung gebracht, so sei dies eine Verkürzung in dem Pensionsanspruche.

Der Vertreter des k. k. Finanzministeriums bestritt dagegen den Anspruch des Klägers auf einen systemmässigen Activitätsgehalt in Gold. Das Gesetz vom 15. April 1873 habe die Gehalte ausdrücklich in österreichischer Währung festgesetzt, de jure habe daher dem Kläger auch im Auslande nur der Betrag von fl. 1200 österr. Währung gebührt. Die Auszahlung des Gehaltes in Gold an derlei im Auslande stationirte Beamte beruhe auf einer administrativen Verfügung des Finanzministeriums eigenartigen Charakters. Das durch die Goldauszahlung gewährleistete Plus stellte sich hienach als eine Aushilfe dar, wie sie Beamten in Fällen besonderer Dienstesleistung häufig zutheil werde. Bei der Pensionsbemessung könne aber nach dem Gesetze vom 14. Mai 1896 nur der „anrechnungsfähige“ Activitätsgehalt in Betracht kommen und dieser sei der systemmässig gebührende, nicht der factisch genossene. Was die Leistungen des Klägers in Gold betreffe, so stehe nur die Leistung des Pensionsbeitrages mit dem Pensionsbezuge im Connex. Diesfalls müsse die Thatsache zugegeben werden, dass die gleich dem Kläger im Auslande stationirten Beamten diese Beiträge nach Massgabe ihres Goldbezuges leisten, während das Gesetz die Leistung von Percenten des anrechnungsfähigen Activitätsgehaltes vorschreibe. Hier bestehe wirklich eine Divergenz. Er, der Redner, sei aber von dem Finanzministerium zu der Erklärung ermächtigt, dass das Ministerium nach Massgabe der Entscheidung des heutigen Falles durch das Reichsgericht entweder die Fortdauer der Pensionsabzüge in Gold oder die Rückzahlung des durch diese Leistung in Gold zu viel Entrichteten anordnen werde. Das Ministerium bitte um Abweisung der Klage, erhebe aber keinen Anspruch auf Ersatz der Kosten.

Die Entscheidung des k. k. Reichsgerichtes beruht auf nachstehenden Erwägungen:

Als anrechenbarer Gehalt des Klägers im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, dann mit Rücksicht auf seine am 22. September 1896 erfolgte Versetzung in den Ruhestand kann nur der im Gesetze vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, für die IX. Rangsclasse festgesetzte Gehalt angesehen werden.

Dass die Währung, in welcher dieser Gehalt bemessen ist, nur die österreichische Währung ist, kann bei Bestand des kaiserlichen Patentes vom 19. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 169, und der §§ 1 und 2 des kaiserlichen Patentes vom 27. April 1858, R.-G.-Bl. Nr. 63, einem Zweifel nicht unterliegen; es kann daher der Kläger auf Grund des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, nur beanspruchen, dass ihm mit Rücksicht auf seine mehr als vierzigjährige Dienstzeit und seine Vorrückung in die höhere Gehaltsstufe von fl. 1200 der Ruhegenuss mit fl. 1200 ö. W. bemessen werde.

Hieran vermag der Umstand nichts zu ändern, dass ihm mit Rücksicht auf seine dienstliche Verwendung bei einem im Auslande befindlichen Zollamte die Begünstigung der Auszahlung eines dem Werthe von 1200 Goldgulden entsprechenden Betrages zutheil wurde.

Der vom Kläger hervorgehobene Umstand, dass sowohl die von seinem Gehalte entfallende Einkommensteuer, als auch die Dienstestaxe und der im § 15 des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, vorgesehene Beitrag zu Pensionszwecken nach dem factischen Gehaltsbezuge bemessen wurde, ist zur Berücksichtigung nicht geeignet, da bezüglich dieser Beträge vom Kläger ein Klagebegehren nicht gestellt wurde.

Ueberdies ist wohl die Höhe des Gehaltes für die Bemessung des Beitrages zu Pensionszwecken massgebend, nicht aber die Höhe des thatsächlich abgezogenen Beitrages für die Bemessung des Ruhegenusses.

Uebrigens wurde von Seiten des Vertreters des k. k. Finanzministeriums bei der mündlichen Verhandlung die Erklärung abgegeben, dass im Falle der Anerkennung der in der Gegenschrift vertretenen Anschauung über die Bemessung der Pension im vorliegenden Falle im administrativen Wege die Rückzahlung der dem im Auslande stationirten Finanzbeamten in Gold bemessenen Pensionsfondsbeitrage, beziehungsweise der sich in Entgegenhaltung zur österreichischen Währung ergebenden Differenz verfügt werden wird.

Da dem Erörterten zufolge dem Kläger der Ruhegenuss in dem ihm gebührenden Betrage von fl. 1200 österr. Währung bemessen wurde, so erscheint das die Erhöhung dieses Ruhegenusses anstrebende Klagebegehren unbegründet, weshalb dasselbe abzuweisen ist.

Der Spruch über die Kosten entfällt, da auf den Kostenersatz seitens des obsiegenden Aerars ausdrücklich verzichtet wurde.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Mai richteten der Abgeordnete Dr. Verkauf und Genossen nachstehende Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister:

„Nach der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn veröffentlichten Bilanz für das Jahr 1899 soll das Erträgniss dieser Bahn in diesem Jahre um über 3·1 Millionen Gulden gesunken sein. Infolgedessen erhält der Staat keinen Gewinnstantheil und ist auch das concessionsmässige Eingriffsrecht des Staates in die Tarife der Nordbahn — welches angesichts der Verhältnisse auf dem Kohlenmarkte von grösster Bedeutung ist — für die nächste Zeit unwirksam gemacht.

Als Ursache des Rückganges im Erträgnisse wird angeführt, dass zufolge Vereinbarung mit der Staatsverwaltung ein Betrag von fl. 900.000 für Investitionszwecke verwendet werden musste, und dass überdies die Betriebsausgaben um über 2 Millionen Gulden gestiegen sind.

Diese Ziffer der Ausgabenerhöhung erscheint jedoch viel zu hoch gegriffen und ist zu vermuthen, dass dieselbe nicht nur zum Zwecke der Erhaltung der Tarife, sondern auch deshalb künstlich erhöht wurde, um andere Jahre zu entlasten und auf diese Weise die Rentenberechnung im Falle der Verstaatlichung in einer für die Gesellschaft günstigen Weise zu beeinflussen.

Die Gefertigten stellen daher an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

1. Hat derselbe Veranlassung genommen, eine genaue Nachprüfung der Rechnungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzuordnen oder ist er geneigt, dies sofort zu thun?

2. Welche Massregeln gedenkt er zu ergreifen, um ein den Staat schädigendes Vorgehen der Nordbahn anlässlich der Rechnungsaufstellung in Zukunft hintanzuhalten?

3. Wie rechtfertigt er es, dass durch die im Gesetze nicht begründete Einbeziehung der Investitionen in die Jahresrechnung der Staatsverwaltung die Möglichkeit benommen wurde, auf die Tarife der Nordbahn den im Concessionsgesetze vorgesehenen Einfluss auszuüben?“

Weiter stellten in derselben Sitzung der Abgeordnete Ritter von Kink und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Anfrage:

„Ist Seine Excellenz im Sinne der oft verheissenen Förderung der österreichischen Industrie geneigt, alle österreichischen Staats- und Privatbahnen zu verhalten, ihren Materialbedarf in Zukunft grundsätzlich nur aus österreichischen Fabriken zu decken und Ausnahmsfälle nur nach jeweiliger Entscheidung des hohen Eisenbahnministeriums zuzulassen?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Hochbaupläne.) Der von der Gablonzer Strassenbahn und Elektricitäts-Gesellschaft vorgelegte Geleiseplan für die Endstation Johannesberg der Theilstrecke Gablonz — Johannesberg der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen wurde genehmigt. Die gleichzeitig vorgelegten Hochbaupläne für die Wagenremise und das Frachtenmagazin in Johannesberg, dann für die Wartehallen und Frachtenmagazine in Reinowitz, Grünwald, Seidenschwanz, Mittel Kukan und Puletschneu wurden entsprechend befunden. Dieselben wurden an die k. k. Statthalterei in Prag im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 zur Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Privatinteressen mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe für die letztgenannten fünf Haltestellen erst mit dem Zeitpunkte der Genehmigung seitens des k. k. Eisenbahnministeriums in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 16.752.]

Projectirte Localbahn Nixdorf-Rumburg. (Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde: Variante km 4·6881 bis 5·6630: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 23. März durchgeführten politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen bezüglich des Projectes der Variante km 4·6881 bis 5·6630 der Abzweigung Herrnwald-Schönlinde der Localbahn Nixdorf-Rumburg hat die k. k. Statthalterei in Prag den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 17.355.]

Projectirte Fortsetzungslinie Tannwald - Grünthal. (Theilstrecke km 6·9 bis 7·7: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der im Juli 1898 durchgeführten politischen Begehung der projectirten Fortsetzungslinie Tannwald—Grünthal hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für die seinerzeit ausgeschlossene, den Grenzbahnhof Grünthal enthaltende Theilstrecke km 6·9 bis 7·7 nunmehr ertheilt. Hiemit erscheint der Bauconsens für die gesammte obbenannte Fortsetzungslinie ausgesprochen. Gleichzeitig wurde der vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Detail-Situationsplan der Grenzstation Grünthal zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.210.]

Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest. (Linie Triest [St. Andrea] — Görz: Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des durch staatliche Organe aufgestellten generellen Projectes für eine normalspurige, als Hauptbahn I. Ranges auszuführende Eisenbahn von Triest (St. Andrea) nach Görz (Theilstrecke der in Aussicht genommenen, aus dem Innern der Monarchie nach

Triest führenden Hauptbahnverbindung) die Trassenrevision auf den 14. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Friedrich Ritter von Schwarz betraut. [E.-M.-Z. 22.750.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend den für Staatseisenbahn-Investitionen präliminirten Credit.) Der kgl. ungarische Finanzminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister der Legislative den Gesetzentwurf über die theilweise Bedeckung der Kosten der auf Grund des G.-A. XXX ex 1897 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1897) zu bewerkstelligenden Investitionen, und zwar speciell des Bedarfes für die kgl. Ungarischen Staatsbahnen und die Refundirung der diesen während der vorangehenden Jahre vorschussweise aus den Cassenbeständen des Finanzressorts vorgestreckten Summen für Investitionszwecke am 1. Mai vorgelegt.

Der Gesetzentwurf lautet:

§ 1.

Der Finanzminister wird ermächtigt, behufs Beschaffung:

a) jenes Theiles des im Sinne des § 7, G.-A. XXX ex 1897, zu beschaffenden Betrages von K 86,817.792, welcher nach dem im Wege der Verwerthung der auf Grund desselben Paragraphen emittirten $3^1/_2$percentigen Rentenobligationen beschafften Theil unbedeckt blieb, d. h. von K 31,917.792,
b) der K 390.238 betragenden Emissionskosten der auf Grund des § 7, G.-A. XXX ex 1897, emittirten $3^1/_2$perc. Rentenobligationen im Nominalwerthe von K 60,000.000, schliesslich
c) der auf Grund des G.-A. XXX ex 1897 in den Staatsbudgets pro 1898, 1899 und 1900 für Eisenbahn-Investitionen präliminirten K 74,800 000,

insgesammt also von K 107,108 030 solche auf Kronenwerth lautende 4perc. steuerfreie Rentenobligationen emittiren zu dürfen, wie sie auf Grund des G.-A. XXI ex 1892 emittirt wurden.

§ 2.

Die aus der Verwerthung der laut § 1 zu emittirenden Obligationen einfliessende Summe ist bis zur Höhe der für die Zwecke der im § 1 detaillirten Erfordernisse provisorisch aus den Cassenbeständen vorgestreckten Beträge zur Ergänzung dieser Vorräthe, der übrigbleibende Theil aber ist für die Zwecke der auf Grund des G.-A. XXX ex 1897 zu bewerkstelligenden Investitionen zu verwenden.

§ 3.

Ueber die auf Grund des § 1 bewerkstelligte Creditoperation ist dem Reichstage Bericht zu erstatten.

§ 4.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Promulgirung in Kraft; mit seinem Vollzuge wird der Finanzminister betraut.

Der Motivenbericht zu diesem Gesetzentwurfe lautet:

Laut dem § 7 des G.-A. XXX ex 1897 über die im Netze der kgl. Staatsbahnen vorzunehmenden Investitionen und über die Deckung der Kosten dieser Investitionen hat der Finanzminister die Ermächtigung erhalten, in der Zeit vom Inslebentreten des Gesetzes bis zum Ende des Jahres 1897 behufs Deckung der zu den im angeführten Gesetze detaillirten Zwecken nothwendigen K 86,817.792 auf Kronenwerthe lautende, mit $3^1/_2$ pCt. verzinste, steuerfreie Rentenobligationen emittiren zu dürfen, während hinsichtlich der Art und Weise der Bedeckung des nach dem Jahre 1897 auftauchenden Investitionsbedarfes § 9 des erwähnten Gesetzentwurfes die Bestimmung enthielt, dass in dieser Hinsicht der Legislative eine Unterbreitung zu machen sein wird.

Unter dem Titel der im Sinne des G.-A. XXX ex 1897 vorzunehmenden Investitionen und Ausrüstungen wurden nach der Verfügung des Gesetzes für 1898 K 34,800.000, für 1899 K 20,000.000 und für 1900 gleichfalls K 20,000.000, insgesammt also für diese drei Jahre K 74,800.000 in den Staatsbudgets der betreffenden Jahre präliminirt, während hinsichtlich der Deckung des Bedarfes jene Verfügung getroffen wurde, dass in denselben Budgets bei der Verwerthung der Staatsschuld-Obligationen die entsprechende Einnahme und infolgedessen bei den Staatsschulden, und zwar bei dem Titel der $3^1/_2$perc Kronenrente, die Ausgabe präliminirt wurde, die zur Deckung der aus der geplanten Obligationen-Emission entstehenden Zinsenlast nöthig ist.

Von all diesen legislatorischen Ermächtigungen aber konnte nur von der im § 7 des Investitionsgesetzes enthaltenen, oben erwähnten Ermächtigung, und auch von dieser nur theilweise Gebrauch gemacht werden, als im Juli 1897 $3^1/_2$perc. Kronenrenten-Obligationen im Nominalwerthe von nur K 60,000.000 verwerthet werden konnten, aus welcher Operation K 54,900.000 Baargeld einfloss. Bald nachdem die Rentenemission erfolgte, ist nämlich in den Verhältnissen des internationalen Geldmarktes eine radicale Aenderung eingetreten, welche sich einerseits in der andauernd steigenden Richtung des Zinsfusses und andererseits darin äusserte, dass das Capital sich den eine höhere Rentabilität als die sogenannten Placirungspapiere versprechenden industriellen Investitionen zuwandte.

Diese Verhältnisse hinderten die Regierung, die für die Eisenbahn-Investitionen nöthigen Summen ihrem ursprünglichen Plane gemäss im Wege der Emission $3^1/_2$perc. Kronenrenten-Obligationen zu beschaffen. Da man aber diese Investitionen und Anschaffungen ohne Ausserachtlassung der Auforderungen rationeller Wirthschaft nicht einstellen konnte, war man gezwungen, dieselben provisorisch aus den Cassenbeständen zu decken, welche infolge der günstigen Schlussrechnungsresultate der verflossenen Jahre eine beträchtliche Zeit über auch im Stande waren, dieser Aufgabe zu genügen. Die Summe, welche in den Jahreu 1897, 1898 und 1899 aus den Cassenbeständen für Eisenbahn-Investitionen vorgestreckt wurde, belief sich auf rund K 79,000.000. Die Investitionen konnten aber nur in etwas engerem Rahmen fortgesetzt werden als dies ursprünglich geplant war.

Das Mass und die Natur dieser Investitions- und Bauauslagen gestatten es nicht, dass diese eine grosse Summe betragenden Ausgaben definitiv aus den staatlichen Cassenbeständen gedeckt werden, und zwar umsoweniger, als voraussichtlich auch mehrere andere, einzeln verhältnissmässig nicht grosse, in ihrer Gesammtheit aber gleichfalls eine ansehnliche Summe erfordernde Investitionen und Bauten in Angriff zu nehmen sein werden, die der in den früheren Jahren befolgten Praxis zufolge mit Inanspruchnahme eines Theiles der Cassenbestände, selbstverständlich nur auf Grund einer besonderen legislatorischen Ermächtigung, ausführbar erscheinen, sobald diese Vorräthe im Wege der Rückerstattung der vorgestreckten Summen jene Höhe erreichen, dass ausser dem im Staatshaushalte unbedingt nothwendigen mobilen Capital auch noch weitere Summen zur Verfügung stehen.

Einerseits die Nothwendigkeit, dass ausserhalb des Rahmens des G.-A. XXX ex 1897 stehende einzelne staatliche Investitionen und Bauten in Anspruch genommen und dass zu diesem Zwecke die aus den Cassenbeständen vorgestreckten Summen ersetzt werden können, andererseits der Umstand, dass eine günstigere Gestaltung der herrschenden Zinsfussverhältnisse in der nächsten Zukunft kaum zu erwarten ist, motiviren den Antrag, dass die Legislative die auf die Emittirung $3^1/_2$perc. Obligationen lautende Ermächtigung zu einer Ermächtigung auf die Emission höher verzinster Titres umgestalten möge. Die Erwägung aller ins Gewicht fallender Verhältnisse hat nämlich zu dem Resultate geführt, dass es volkswirthschaftlich und somit indirect auch finanziell motivirter ist, eine etwas höhere Zinsenlast zu übernehmen und die nothwendigen und nützlichen Investitionen fortzusetzen, als die Besserung der Verhältnisse des Geldmarktes abzuwarten und die Investitionen in engere Rahmen zu fassen. Eine weitere zu erwägende Frage bildete es, was für Titres behufs Beschaffung der nöthigen Summen emittirt werden sollen. Da die geplante Operation nicht von so grossem Umfange ist und die Verhältnisse nicht so geartet sind, dass eine neue Kategorie von Titres emittirt würde, ist nur die Wahl zwischen den schon vorhandenen Typen und auch unter diesen zwischen der 4perc. Goldrente oder der mit dem G.-A. XXI ex 1892 geschaffenen 4perc. Kronenrente gegeben.

Obgleich die 4perc. Goldrenten-Obligationen bei dem im Vergleiche mit der Kronenrente günstigeren Course dieses Papieres wahrscheinlich zu etwas besseren Bedingungen placirt werden könnten, wird dennoch die letztere Kategorie in Vorschlag gebracht. Denn ganz abgesehen von dem principiellen Gesichtspunkte, dass das Vertrauen zu dem Ernste der Valutareform erschüttert werden könnte, wenn gleich nachdem die Gesetzgebung die Kronenwährung als ausschliessliche Landeswährung erklärt hat, Staatsschuldentitres, die auf ein anderes Währungssystem lauten, emittirt würden, wäre es in dem heutigen vorgerückten Stadium der Valutaregulirung aus dem Gesichtspunkte der Absatzfähigkeit der staatlichen wie der privaten Obligationen praktisch nicht motivirt, wegen eines nicht bedeutenden finanziellen Nutzens durch eigenes Verfahren jene Differenz zu nähren, welche zwischen der Goldrente und der Kronenrente zum Nachtheil der letzteren thatsächlich besteht.

Auf die Details des Gesetzentwurfes übergehend, gestaltete sich die im Wege der Creditoperation zu beschaffende Summe folgendermassen:

1. Die im Punkt a) des § 1 bezeichnete Summe bildet jenen Rest, welcher laut § 7 des G.-A. XXX ex 1897 durch die 3½perc. Kronenrenten-Obligationen hätte gedeckt werden können, jedoch wegen Dazwischenkunft der oben gekennzeichneten Verhältnisse factisch aus den laufenden Cassebeständen gedeckt wurde.

2. Die im Punkt b) des § 1 angeführten K 390.238 bilden die Herstellungs-, Stempelungs- und sonstigen Kosten der im Jahre 1897 theils emittirten, theils zur Emission bestimmten 3½perc. Obligationen, von welchen ein Theil in den 1897er, ein Theil in den 1898er Schlussrechnungen zur Verrechnung gelangte. Diese Summe belastet mit Recht das Investitionsanlehen, sie war auch ursprünglich dazu bestimmt, und die erwähnte Verrechnung geschah nur deshalb, weil die geplante fortsetzungsweise Emission, aus welcher diese Ausgabe zu decken gewesen wäre, unterblieben ist.

3. Die im Punkt c) des § 1 erwähnte Summe entspricht jener Summe, welche zu Zwecken der auf Grund des G.-A. XXX ex 1897 zu bewerkstelligenden Investitionen pro 1898, 1899 und 1900 in das Staatsbudget zusammen aufgenommen wurde.

Laut § 2 des Gesetzentwurfes ist das aus den zu verwerthenden Obligationen einfliessende Baargeld zur Refundirung der aus den Cassenbeständen vorgestreckten Summen, der Rest aber zu den Eisenbahn-Investitionen zu verwenden. Bezüglich der Höhe der den Cassenbeständen zurückzuerstattenden Summe habe ich weiter oben ein Detail anzuführen die Ehre gehabt. Zu den erwähnten K 79,000.000 werden noch die inzwischen auf Investitionen ausgegebenen Raten kommen. In Betreff des nach der Refundirung sich zeigendeu Restes wird darauf hingewiesen, was der Handelsminister in der Motivirung des Handelsbudgets pro 1900 erwähnt hat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1899), nämlich dass für diesen Zweck pro 1900 abermals K 20,000.000 aufgenommen wurden; doch ist gleichzeitig in Aussicht genommen, dass, wenn diese zum Zwecke dieser Investitionen emittirt werden, die festgestellten Arbeiten, wie sie in der Motivirung zum G.-A. XXX ex 1897 aufgezählt sind, bis zur Höhe von K 30,700.000 durchgeführt werden. In Betreff der zu Lasten der Cassabestände zu geschehenden Investitionen und Bauten wird die Entschliessung der Gesetzgebung von Fall zu Fall besonders zu erwirken sein.

Aus dieser Anlehensoperation wird sich für die 1900er Gebahrung keine neuere Last ergeben. Bei den auf die Zinsen der 5½perc. Rente bezüglichen Theil des Capitels „Staatsschulden" ist die Zinsenlast nach den zur Beschaffung des veranschlagten vollen Bedarfes erforderlichen Rentenobligationen mit K 6,158.260 präliminirt.

Das Erforderniss der factisch emittirten 3½perc. Renten kann mit rund K 2,110.000 angenommen werden. Der höhere Zinsfuss, der auf Grund dieses Gesetzentwurfes zu emittirenden Obligationen wird in der 1900er Gebahrung reichlich gedeckt werden durch den Umstand, dass die 3½perc. Zinsen für das ganze Jahr präliminirt sind, während die höheren Zinsen den Staat nur vom Zeitpunkte der Emission angefangen belasten. Vom Jahre 1901 angefangen wird das Erforderniss bei dem Titel der 4perc. Kronenrente zu präliminiren, das Präliminare der Zinsen der 3½perc. Rente hingegen auf das Mass des wirklichen Erfordernisses zu ermässigen sein.

Schliesslich meldet der Bericht, dass mit der Ungarischen Allgemeinen Creditbank (welcher auch die Oesterreichische Creditbank für Handel und Gewerbe angehört) ein die Beschaffung der im § 1 des Gesetzentwurfes bezifferten K 107,108,030 umfassendes vorläufiges Uebereinkommen getroffen wurde, wodurch in erster Linie der für Zwecke der kgl. Ungarischen Staatsbahnen voran ausgewiesene Credit gedeckt erscheint. Dieses Uebereinkommen, welches unter Bedingungen geschlossen wurde, die bei den heutigen Verhältnissen des Geldmarktes annehmbar erscheinen, wird zu einem definitiven gestaltet werden, sobald die Legislative die Genehmigung zum Abschlusse ertheilt haben wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Eröffnung des Haltepunktes Oberstinzel.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wurde am 1. Mai der an der Bahnstrecke Saarburg—Saargemünd neu eingerichtete, von dem Haltepunkte Saaraltdorf 2·635 km und von der Station Berthelmingen 4·639 km entfernt gelegene Haltepunkt Oberstinzel für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr eröffnet.

Preussen. (Besetzung der mittleren nichttechnischen Beamtenstellen I. Classe bei den Preussischen Staatsbahnen.) Gemäss dem Stellenverzeichnisse für Militäranwärter sind die Stellen für Hauptcassiere, Betriebscontrolore, Stationsvorsteher I. Classe, Güterexpeditionsvorsteher, Stationscassenrendanten und (nichttechnische) Eisenbahnsecretäre einschliesslich der Materialienverwalter I. Classe zusammen als eine Gruppe mindestens zur Hälfte den Militäranwärtern vorbehalten. Die Vertheilung der Stellen auf die beiden Classen der Militär- und Civilanwärter soll beim Aufrücken der Beamten aus einer niedrigeren in die höhere Gruppe vorgenommen werden. Der Minister macht nun darauf aufmerksam, dass dementsprechend Verschiebungen der Beamten innerhalb der höheren Gruppe bei der Vertheilung der Stellen auf die beiden Anwärterclassen ausser Betracht bleiben. Dagegen unterliegen die durch solche Verschiebungen in der höheren Gruppe freigewordenen Stellen, soweit sie mit Beamten einer niedrigeren Gruppe besetzt werden, der vorgeschriebenen Vertheilung. Die Stellen der (nichttechnischen) Eisenbahnsecretäre einschliesslich der Materialienverwalter sind für sich im regelmässigen Wechsel mit Militär- und Civilanwärtern zu besetzen. Die Stellen der Stationsvorsteher I. Classe einerseits, sowie diejenigen der Güterexpeditionsvorsteher und Stationscassenrendanten andererseits sind in jedem Anstellungsbezirke für jeden der beiden Dienstzweige besonders thunlichst abwechselnd mit Militär- und Civilanwärtern zu besetzen, wobei die Eisenbahn-Directionen in der Auswahl und Bevorzugung der tüchtigsten Beamten innerhalb der zu berücksichtigenden Anwärterclassen nicht behindert sind.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 21. April bei der Firma:

„Niederösterreichische Waldviertelbahn"

Eduard Seling über Rücktritt als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht und Josef An der Lan von Hochbrunn, k. k. Ministerialrath i. P. in Wien, als von der k. k. Regierung ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (VII. ordentliche Generalversammlung und Vortrag des Ingenieurs Carl Büchelen über: „Die Bedeutung der einzelnen zur Herstellung der zweiten Triester Bahnverbindung beantragten Eisenbahnen für den Local- und Nachbarverkehr, sowie deren Einfluss auf die Entwicklung des Localbahnwesens".) Der vom Vorsitzenden, beh. aut. Civilingenieur E. A. Ziffer erstattete Bericht entwirft ein erfreuliches Bild über die auch im abgelaufenen Jahre seitens des Vereines entfaltete erspriessliche Thätigkeit. Die grossen wirthschaftlichen Vortheile der Local- und Kleinbahnen, die ausserordentliche Entwicklung der elektrischen Traction und die ernsten Bestrebungen auf dem Gebiete des elektrischen Vollbahnbetriebes, sowie die zunehmenden Fortschritte des Selbstfahrwesens bieten, wie der Bericht betont, dem Vereine ein fruchtbares Feld dankbarer Arbeit. Der Bericht verweist ferner auf die im Gegenstandsjahre abgehaltenen instructiven und zumeist actuellen Vorträge, sowie auf die, allseitige Anerkennung findende publicistische Wirksamkeit des Vereines. Für die dem Vereine durch das hohe k. k. Eisenbahnministerium zutheil gewordene Unterstützung, sowie für das seitens der Fachvereine und der Presse zugewendete Entgegenkommen wird der Dank ausgesprochen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Vereinsleitung werden die ausscheidenden Mitglieder des Ausschusses, Ingenieur Carl Büchelen, kaiserl. Rath Arthur Mayer und beh. aut. Civilingenieur E. A. Ziffer mit Acclamation in ihren Functionen neuerlich bestätigt und hierauf dem Ausschusse für die zielbewusste und unermüdliche Leitung der Dank votirt.

Hierauf folgte der eingangs erwähnte Vortrag des Ingenieurs Carl Büchelen, dem wir Folgendes entnehmen:

Der früheren Verkehrsverhältnisse gedenkend, welche zufolge der über die Gebirge nach allen Richtungen führenden Strassen in den Alpen- und Küstenländern ebenso günstig wie in den Sudetenländern waren, und darauf hinweisend, dass letztere nur darum wirthschaftlich ungleich mehr als erstere sich entwickelten, weil sie um Jahrzehnte früher und auch dann stets reichlicher Eisenbahnen als jene erhielten, besprach der Vortragende mit grosser Sachkenntniss die von der Regierung zur

Herstellung der zweiten Triester Eisenbahnverbindung beantragten Projectslinien, und zwar von neuen Gesichtspunkten aus.

Würde schon bei der Projectsverfassung der den Weg von Böhmen um 58 km, von Linz um 89 km, von Süddeutschland um 122 km und von Salzburg um 201 km nach Villach, Laibach, Triest und Fiume kürzenden, und auch eine zweite Verbindung von Innsbruck mit Villach herstellenden Gasteiner Tauernbahn, auch der Bau einer von derselben abzweigenden und im Mölthale nach Heiligenblut führenden Localbahn, wie auch der Bau einer von Spital ins Liesserthal zu führenden Localbahn ins Auge gefasst, dann dürfte es sich möglicher Weise als vortheilhaft erweisen, die Trasse direct von Mallnitz an der Lehne — ohne Längenentwicklung im Mallnitzthale — bis Spital zu führen, wodurch die angegebenen Wegkürzungen noch um 6 km erhöht, die Péagestrecke aber, oder — was vorzuziehen wäre — die Länge der die Tauernbahn mit dem Staatsbahnhofe Villach zu verbindenden Bahn um 8 km gekürzt würde.

Die von der Regierung beantragte Bärengraben—Wocheinlinie habe den grossen Vorzug, dass sie die Interessenten und Freunde der Predil- wie der Loiblbahn gleichmässig befriedige, darum auch dieselben nach 30jährigen Kämpfen zu gemeinsamem Eintreten für diese Linie einige. Die Villach wie Klagenfurt mit Görz verbindende Bärengraben — Wocheinlinie sei nur eine Variante der Predilbahn und ebenso sei die von Assling nach Krainburgch sich fortsetzende Bärengrabenbahn nur eine Variante der Loiblbahn. Diese beiden Varianten wurden nun einander so nahe gerückt, dass sie in dem zweigeleisigen Bärengrabentunnel neben einander herführen und gewissermassen ein Andreaskreuz bilden, welches die Knotenpunkte Villach und Klagenfurt mit Laibach und Görz wie auch beide letztere mit einander verbinde. Durch diese Bahnverbindungen werden die Wege gekürzt: Von Görz nach Villach um 170 km, nach Klagenfurt um 201 km, nach Glandorf um 197 km, nach Assling und Tarvis um 140 km, nach Krainburg um 70 km und nach Laibach um 12 km. Die Wegkürzung von Laibach beträgt nach Villach 30 km, nach Klagenfurt 61 km und nach Glandorf 57 km. Die Baukosten der Bärengraben — Wocheinlinie betragen 44 + 60 = K 104,000.000, während der Bau der Predil- oder Mangartbahn 62, bezw. nach Einrechnung der Reconstructionskosten der Villach - Tarviser Bahn 68, der der Loiblbahn 44, somit der Bau beider Bahnen K 112,000.000 kosten würde. Den unleugbaren Vortheilen der den „goldenen Mittelweg“ verfolgenden Bärengraben—Wocheinlinie stehe der im Wesentlichen nur von den Anrainern der Loiblbahn empfundene Nachtheil gegenüber, dass dieselben abermals von den Bahnen umgangen werden, welcher Nachtheil jedoch durch den Bau von Localbahnen behoben werden kann, von welchen vor Allem die von St. Lucia über Tolmein und Karfreit nach Flitsch zu führende Bahn gebaut werden sollte.

Der aus der neuen Linie für Triest sich ergebende Nachtheil, dass es in dem Knotenpunkte Assling vor Fiume einen viel geringeren Vorsprung erhält, als es solchen in Tarvis durch die Predil-, bezw. Mangartbahn (112 km) erhalten hätte, kann nicht behoben, wohl aber vermindert werden, wenn die neuen Staatsbahnlinien von Görz durch das Vallone und längs der Küste nach Triest geführt werden, welche Bahn nur 38 km lang würde und nach beiden Richtungen hin zusammen nur 126 m Höhen zu ersteigen hätte, während die 54 km lange, von Görz nach Nabresina aufsteigende und dann nach Triest wieder abfallende Südbahnlinie in Summa 390 m Höhen ersteigt. Weil aber nun die neue Linie in den Staatsbahnhof Triest—St. Andrea geführt werden soll, hiebei aber der schon im Jahre 1870 vom Eisenbahnausschusse des Reichsrathes beantragten Vallonebahn in Triest grosse bauliche Schwierigkeiten entgegenstehen und weil auch bei der Görz-Triester Bahn gleichfalls „gesammtstaatliche Rücksichten“ sich Geltung verschafften, soll die Bahn auch den Karst bis zur Culminationshöhe von 315 m über dem Meere und dann von Opcina nach St. Andrea führen. Diese 53 km lange, nach beiden Richtungen zusammen 615 m ersteigende und K 18,000.000 kostende Bahn wäre für den Triester Verkehr sehr ungünstig, so dass es dringend zu wünschen wäre, wenn hier eine andere Trasse gefunden und gewählt würde, und zwar im Interesse Oesterreichs, welches einen guten Zugang zu dem eine Quelle der Völkergrösse bildenden Meere braucht, um den ihm gebührenden Antheil am Weltverkehre sich wieder erringen zu können.

Bei Berücksichtigung der, wenn vielleicht auch nicht jetzt, so doch jedenfalls später zu bauenden Vallonebahn werden durch die neuen Linien die Wege gekürzt, von Triest nach Villach, Innsbruck, Bodensee um 110 km; nach Salzburg um 311 km, nach Süddeutschland um 232 km, nach Linz um 199 km, nach Budweis, Pilsen, Eger, Prag etc. um 168 km, nach Glandorf, Selzthal, Amstetten, St. Pölten um 137 km. Die Triest mit Wien verbindende Staatsbahnlinie ist dann nur mehr 621 km lang und um nur 32 Tarif-, bezw. 44 Betriebskilometer oder 7 pCt. länger als die Südbahnlinie, deren Länge heute mit 589 Tarif-, später aber jedenfalls mit nur 577 Betriebskilometer berechnet wird. Die neue Staatsbahnlinie und zweite Verbindung Wien—Triest ist dann in allen Verkehren mit der Südbahn concurrenzfähig. Eine dritte, nur 500 km lange Verbindung erhält Wien mit Triest in der über den Semmering, Leoben, Klagenfurt und Görz führenden Route. Während heute Triest überall hin um 13 km weiter als Fiume hat, hat dann Triest nach Assling und nach den über dasselbe zu erreichenden Orten um 67 km näher als Fiume.

Es gibt kein Land in Oesterreich, selbst das ferne Dalmatien nicht ausgenommen, welchem die neuen Bahnen nicht grosse Vortheile brächten, und gereichen die neuen Bahnen der Südbahn durchaus nicht zum Nachtheil, welche für die an die Staatsbahnen übergehenden Verkehre durch die aus den gesteigerten Verkehren zu erhaltenden Antheilen reichlich entschädigt wird.

Nach der durch die Projectslinien erfolgten Ausgestaltung des Bahnnetzes der zwischen Bregenz und Wien, zwischen Bodenbach und Pola sich ausbreitenden k. k. Staatsbahnlinien werden dieselben erst zur Vermittlung des Triester Verkehres geeignet, durch dessen bedeutende Steigerung sich deren finanzielles Ergebniss, wie auch der Schiffahrtsverkehr sich günstiger gestaltet, Triest mit den anderen Seehäfen concurrenzfähig wird und dessen Verkehrsgebiet nach allen Richtungen sich immer mehr erweitert. Durch all dies wird die Triester Bahnfrage zu einer Staatsfrage, deren Lösung unaufschiebbar ist.

Der Vortragende sprach am Schlusse seiner interessanten Ausführungen die Hoffnung aus, dass der im Monate Mai sich wiederum versammelnde Reichsrath es als seine wichtigste Aufgabe erkenne, dem vorliegenden Gesetzentwurfe zuzustimmen, damit nach langer Winterszeit endlich auch für Oesterreich ein volkswirthschaftlicher Frühling anbreche, der von der Regierung ausgestreute Same aufkeime und reiche Früchte trage.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro April 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	10996·08	5142·15	4902·71	11235·52
Roggen	1436·16	506·05	708·57	1233·64
Gerste	1772·81	—	115·96	1656·85
Hafer	1887·84	604·47	744·07	1748·24
Mais	1777·62	1414·55	1324·34	1867·83
Mehl	1855·29	1308·10	1265·67	1897·72
Wein	5237·94	968·12	549·24	5656·82
Verschiedene . . .	2196·24	1343·25	1144·95	2394·54
Zusammen .	27159·98	11286·69	10755·51	27691·16
Versicherungswerth K	712.600	163.800	136.700	739.700

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	28	8	4	32
Versicherungswerth K	146.790	62.300	41.015	168.075
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 1. Juni 1900 gelangen zwischen den Stationen Schluckenau und Marienbad über Bodenbach—Aussig—Komotau—Eger Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe zur Ausgabe.

Die Fahrpreise betragen II. Classe K 14·77, III. Classe K 7·73.

Wien, am 10. Mai 1900. [480]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Hefte 2, 3 und 4.

Eliminirung der Artikel „Telegraphenkabel" und „Kabel zur elektrischen Beleuchtung" aus der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 12 b.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 b im Tarif-Theil II, Hefte 2 und 3 vom 1. Februar 1898, sowie im Hefte 4 vom 1. October 1899 finden auf die Artikel „Telegraphenkabel" und „Kabel zur elektrischen Beleuchtung" nur bis 30. Juni 1900 Anwendung.

Wien, am 10. Mai 1900. [481]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe eines neuen Fahrschein-Verzeichnisses.

Mit 1. Juni 1900 gelangt ein neues Verzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte zur Ausgabe, wodurch das gleichnamige Verzeichniss vom 1. Juni 1899 aufgehoben wird.

Das neue Verzeichniss nebst einer Uebersichtskarte ist bei allen Ausgabestellen für Fahrscheinhefte zum Preise von K 1·10 zu erhalten, und kann auch durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Wien, am 12. Mai 1900. [482]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Abfertigung von Sendungen gereinigten Petroleums etc. nach Ungarn.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 17. März 1890, Seite 880 [262] verlautbarte Einführung neuer directer Frachtsätze an Stelle der mit 1. Mai ausser Kraft getretenen, im Tarife, Theil II, Heft 4, des in der Ueberschrift genannten Verkehres unter Post Nr. 31, 36, 37, 38, 39, 40 und 41 für Petroleum, gereinigtes, etc. enthaltenen Frachtsätze, unterbleibt vorläufig.

Vorkommende Sendungen werden bis auf Weiteres im gebrochenen Verkehre abgefertigt.

Wien, am 10. Mai 1900. [483]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil V, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 gelangt Nachtrag I zum Gütertarife, Theil V, Heft 1, vom 1. Juli 1898 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Stationsnamen-Aenderungen, Aenderungen der Abtheilungen I und II.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. Juni 1900.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und durch die betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 10. Mai 1900. [484]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Kappel am Krappfeld.

Am 15. Mai 1900 wird die zwischen den Stationen Treibach-Althofen und Launsdorf der Linie Amstetten—Pontafel gelegene Haltestelle Kappel am Krappfeld für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle, die Gepäcksübernahme im Nachzahlungswege statt.

Villach, am 9. Mai 1900. [485]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Betriebsausweiche Schönwehr für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Die bisherige Betriebsausweiche Schönwehr der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad wird am 15. Mai 1900 für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Pilsen, am 12. Mai 1900. [486]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft.

Ausgabe eines Nachtrages I zum Tarife für den Verkehr zwischen Göding und Holics.

Mit 1. Juli 1900 gelangt zu dem vom 1. October 1898 giltigen Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Eil- und Frachtgütern zwischen der Localbahnstation Göding der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und der Station Holics der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft andererseits Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen der Beförderungspreise (für Personen und Güter), Aenderungen der Bestimmungen über Fahrpreisermässigungen für Arbeiter, ferner neue Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern, endlich Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages werden vom 15. Juni 1900 an bei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu erhalten sein.

Wien, am 10. Mai 1900. [487]

Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding. Localbahn Mutenitz-Gaya.

Ausgabe eines neuen Localtarifes.

Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Localbahn Mutenitz-Gaya gelangt der für diese Localbahn gemeinschaftlich mit der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding erstellte Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Eil- und Frachtgütern zur Einführung.

Insoweit durch diesen Tarif rücksichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen günstigeren Festsetzungen bis 1. Juli 1900.

Exemplare des Tarifes können zum Preise von 60 Hellern für das Stück bezogen werden.

Wien, am 11. Mai 1900. [488]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1898 auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn giltigen Personentarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 gelangt der Nachtrag 1 zu dem obgenannten Personentarife zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Nachzahlungsbestimmungen im Falle der Weiterfahrt.
II. Abänderung der Fahrbegünstigungen für Arbeiter und Arbeiterinnen.
III. Fahrbegünstigung für Organe der Finanzwache bei ausserdienstlichen Reisen.
IV. Fahrbegünstigung für die durch den Biss wuthverdächtiger Thiere verletzten Personen.
V. Abänderung des Zonenzeigers.
VI. Ergänzung der Gebührenberechnungstabelle für Personenzüge mit ermässigten Fahrpreisen in der III. Wagenclasse.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarifabtheilung der gefertigten Eisenbahn erhältlich.

Budapest, am 9. Mai 1900. [489]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Verlängerung der Lieferfristen infolge Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit Genehmigung des h. k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Mai 1900, Z. 22.078/16, werden für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien, sowie in deren Betriebe stehenden Localbahnen infolge der ab 1. Mai 1900 eingeführten Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl im internen als auch im internationalen Güterverkehre von dem Tage der Veröffentlichung im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt angefangen bis zum 31. August 1900 verlängert.

Wien, im Mai 1900. [490]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

11. Mai. In der Strecke Kiralymajor—Szenicz der Linie Nagy-Szombath — Kutti wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Neuer Gütertarif, Theil II.) Am 1. Mai wurde für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (Gruppe I), Breslau, Kattowltz, Posen (Gruppe II), den Stationen Grajewo und Prostken der Ostpreussischen Südbahn, Dt. Eylau Stadt, Illowo, Löbau i. Westpr., Riesenburg, Rosenberg i. Westpr., Soldau und Weissenburg i. Westpr. der Marienburg-Mlawkaer, sowie Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Directionsbezirke Elberfeld, Essen (Gruppe VII), Köln, St. Johann-Saarbrücken (Gruppe VIII) andererseits ein neuer Gütertarif, Theil II, eingeführt. Durch denselben werden die Tarife für den Ostdeutsch-Westdeutschen, sowie für den Berlin- und Stettin-Westdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895 nebst sämmtlichen Nachträgen vollständig, ferner die Tarife für den Ostdeutsch-Hessischen Güterverkebr vom 1. April 1897, für den Ostdeutsch-Nordwestdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895, für den Berlin-Stettin-Hessischen Güterverkehr vom 1. April 1897, sowie für den Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895 nebst sämmtlichen Nachträgen insoweit aufgehoben, als dieselben sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, für welche Entfernungen und Frachtsätze im neuen Tarife enthalten sind.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlicben Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Der Kilometerzeiger weist gegenüber den seither giltigen Entfernungen tbeilweise Ermässigungen, in einzelnen Verkehrsbeziehungen jedoch auch geringfügige Erböhungen auf.

In den Ausnahmetarif 9 — Classe II — (Eisen und Stahl des Specialtarifes II) ist die Station Gassen des Directionsbezirkes Breslau, in den Ausnahmetarif E 1 (Eisen und Stahl zum Baue etc. von See- und Flussschiffen) die Station Neufahrwasser (Zollinland) des Directionsbezirkes Danzig als Empfangsstation aufgenommen worden. Ausserdem sind die Stationen Dahlbusch-Rotthausen, Düsseldorf-Reisholz, Euskirchen, Gemünd (Eifel), Goch, Littfeld, Lütgendortmund, Mariahütte, Schleifmühle, Stolberg-Hammer, Tönisheide, Weisweiler und Wiehl als Versandtstationen in die für Eisen und Stabl eingerichteten Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 einbezogen worden. Dagegen werden die gleichartigen Ausnahmesätze für die Stationen Bendorf, Beuel, Bottrop Süd, Broich, Carnap, Castrop, Dingden, Dorsten, Ehrenbreitstein, Frintrop, Geldern K.M., Hamminkeln, Hönningen am Rhein, Honnef (Rhein), Issum, Königswinter, Linz a. Rhein, Marten, Mehrhoog, Mengede, Menzelen, Obercassel b. Bonn, Osterfeld Süd, Rauxel, Recklinghausen, Speldorf, Strälen, Ueckendorf-Wattenscheid, Vallendar. Vollmarstein, Wahn und Wanne aufgehoben. Ferner treten die für die Stationen Bocholt, Bönninghardt, Büderich, Dingden, Fröndenberg, Geldern K.M., Hamminkeln, Issum, Langschede, Menzelen, Strälen, Venlo K.M., Welver und Wesel bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Getreide ausser Kraft.

Die durch den neuen Tarif eintretenden Frachterböbungen werden mit dem 15. Juni 1900 giltig.

Der Tarif ist bei der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld käuflich zu haben.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. (Nachtrag 3 zum Gütertarife, Theil II.) Am 1. Mai 1900 wurde ein Nachtrag 3 zum Gütertarife, Theil II, eingeführt, der neben den im Wege von Bekanntmachungen bereits eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme von Stationen der Bayerischen und Preussischen Staatseisenbahnen, ermässigte Entfernungen für Königsberg N.-M. und Wriezen a. O., die Ausdehnung des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) auf verschiedene Artikel, einen neuen Ausnahmetarif 2 c (Stäbe und Brettchen), die Erweiterung der Ausnahmetarife 5 a (Steine) und E (Eisen), sowie Berichtigungen enthält. Soweit Erhöhungen der früheren Frachtsätze eintraten, gelten sie erst vom 15. Juni 1900 ab. Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und Auskunftsbureaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Druckabzüge des Nachtrages können unentgeltlich von dem Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin bezogen werden.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Thierverkehr. (Einbeziehung der Station Elten.) Am 1. Mai 1900 wurde die Station Elten der Niederländischen Staatsbahn in den Tarif für die directe Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Jänner 1891 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Ostdeutsch-Oberschlesischer und Berlin-Stettin-Oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe I II, bezw. II/III). (Einführung neuer Frachtsätze und Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 wurden Frachtsätze nach den Stationen der Strecke Kallies—Falkenburg des Directionsbezirkes Bromberg, sowie theilweise ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Falkenbnrg und Zühlshagen des Directionsbezirkes Stettin eingeführt.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). (Nachtrag V zum Tarife, Theil II B.) Mit Geltung vom 15. Mai 1900 tritt der Nachtrag V zum Theil II B (französische Schnittsätze) in Kraft. Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif.) Vom Tage der Betriebseröffnung ab wurden die sächsischen Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain in den Verbandsverkehr einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Entfernungen und Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V.S.B.), vom 1. December 1899. (Frachtsätze für Rohbenzin.) Mit Wirksamkeit vom 10. April 1900 gelten die Frachtsätze des auch für den gegenwärtigen Tarif noch giltigen Ausschreibens Nr. 41, enthalten im Tarifanzeiger der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 48 vom 3. October 1899, zum aufgehobenen Tarife vom 1. August 1895 unter den gleichen Bedingungen wie für Petroleum auch für Rohbenzin.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. (Einbeziehung sächsischer Stationen.) Vom Tage der Betriebseröffnung ab, die am 1. Mai erfolgte, werden die sächsischen Verkehrsstellen Bernsbach, Elterlein und Grünhain in den Verbandsverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden für Bernsbach die um 8 km, für Grünhain die um 13 km erhöhten Tarifentfernungen der Stationen Zwönitz und für Elterlein die um 8 km erhöhten Entfernungen für Scheibenberg zn Grunde gelegt.

Französisch-Deutscher Eisenbahngütertarif über Belgien, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1895. (Abfertigungsvorschrift.) Zur Vermeidung von Frachtreclamationen wurden die bayerischen Stationen angewiesen, die nach Massgabe des Theiles I B des Deutschen Eisenbahngütertarifes dem Specialtarife für bestimmte Eilgüter zugewiesenen Artikel im Verkehre mit Stationen der Französischen Nordbahn und darüber hinaus bis auf Weiteres nicht direct, sondern im Bayerisch-Belgischen Güterverkehrc auf die Belgisch-Französischen Uebergangsstationen abzufertigen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C (Abschnitt II) für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1898. (Frachtberechnung für Torf.) Die mit Ansschreiben Nr. 49 im Tarifanzeiger Nr. 6 der Generaldirection der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 13. Februar 1900 in widerruflicher Weise eingeräumte Vergünstigung der Verwendnng von zwei niederbordigen Wagen an Stelle eines hochbordigen zum Torftransporte wurde mit Wirksamkeit vom 25. April 1900 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Frachtberechnung für Eisenbahnfahrzeuge etc.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 wird im oben bezeichneten Verbande bei Beförderung von Eisenbahnwagen aller Art, Eisenbahnwagenkrahnen und Eisenbahn-Schneepflügen nach und von Oderberg, Station des Directionsbezirkes Kattowitz, wenn die Frachtberechnung für die Achse und das Kilometer erfolgt (§ 25. Ziffer 2 b, 2 c und 3 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I B, vom 1. Jänner 1900) ein Zuschlag von Mk. 1·20 für jedes Fahrzeug erhoben. Werden den nach und von Oderberg zur Aufgabe gelangenden Eisenbahn-Fahrzeugen aller Art (wie in dem bezeichneten Theil I B unter § 23 A aufgeführt) Begleiter beigegeben, so wird für jeden derselben eine Gebühr von Mk. 0·10 erhoben.

Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1900. (Neuer Tarif.) Am 1. Mai gelangte für den Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischen Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen das seitherige Tarifheft vom 1. Juli 1891 nebst den hiezu ausgegebenen Nachträgen und sonstigen Verfügungen aufgehoben und ersetzt wird.

Exemplare des neuen Tarifes können zum Preise von 1 Mk. für das Stück beim Materialdepot der Generaldirection der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen käuflich bezogen werden.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern-Schweizerische Nordostbahn vom 16. August 1899. (Frachtsätze für Rohbenzin.) Die Frachtsätze des Ausschreibens Nr. 2, enthalten im Tarifanzeiger der Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 56 vom 28. November 1899, finden mit Wirksamkeit vom 10. April 1900 auch für Rohbenzin bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden einzelnen Wagen im Rückvergütungswege Anwendung.

Russischer Holz etc.-Verkehr. (Einbeziehung der neuerbauten Linien der Rjasan-Uralsk Eisenbahn in den Ausnahmetarif 1.) In das Verzeichniss der Eisenbahnen, auf welchen der im Artikeltarife für die Beförderung von Holz etc. auf den russischen Eisenbahnen enthaltene Ausnahmetarif Nr. 2 Anwendung findet, wurde die Rjasan-Uralsk Eisenbahn mit den neuerbauten Linien einbezogen, und zwar mit der Linie Dankow-Smolensk mit Giltigkeit vom 22. Jänner a./3. Februar n. St. 1900 und mit der Linie Pawelez-Birjulewo mit Giltigkeit vom 29. Jänner a./10. Februar n. St. 1900.

Russischer Eisen etc.-Verkehr. (Einbeziehung des Artikels „Bauxit“ in die Waarennomenclatur des Artikeltarifes.) Mit Giltigkeit vom 1./14. April a./n. St. 1900 wurde der Artikel „Bauxit“ in die IV. Kategorie der Waarennomenclatur des Artikeltarifes für die Beförderung von Eisen etc. auf den russischen Eisenbahnen unter Anwendung der in den allgemeinen Gebührenberechnungstabellen für die Artikel der bezeichneten Kategorie vorgesehenen Frachtsätze einbezogen.

Russland. (Ausnahmefrachtsätze für Zucker nach Odessa.) Mit Giltigkeit vom 1./14. April a./n. St. 1900 bis auf Weiteres wird für Transporte von Raffinade- und Sandzucker von sämmtlichen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes nach Odessa-Hafen transit seewärts zur Weiterbeförderung nach Suez, Perim, Aden, Colombo, Singapore, Shanghai, Hankau, Nagasaki, Port-Arthur, Talienwan, Wladiwostok, Nikolajewsk a. Amur, Post-Alexandrowskij und Post-Korsakowskij mit Dampfschiffen der Freiwilligen Flotte, bezw. der Russischen Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft, die Fracht rücksichtlich des Durchlaufes auf den Eisenbahnen nach folgendem Tarifschema berechnet: Für Entfernungen bis 72 Werst $^1/_{18}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst; für Entfernungen von 73 bis 504 Werst wird zur Fracht für 72 Werst (4 Kop.) $^1/_{32}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst zugerechnet; für Entfernungen von 505 bis 1344 Werst wird zur Fracht für 504 Werst (17·5 Kop.) $^1/_{80}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst und für Entfernungen über 1344 Werst wird znr Fracht für 1344 Werst (28 Kop.) $^1/_{100}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst zugerechnet. Die Nebengebühren gelangen nach den allgemeinen Normen des Nebengebührentarifes der russischen Eisenbahnen zur Einhebung. An die Anwendung der auf Grund obigen Tarifschemas ermittelten Frachtsätze sind die Bedingungen geknüpft: obligatorische Adressirung der Sendungen an den Agenten der Freiwilligen Flotte, bezw. der Russischen Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft in Odessa, Vorlage der zollamtlichen Bestätigung über die erfolgte Ausfuhr des Zuckers nach oben aufgeführten Häfen und der entsprechend beglaubigten Connossemente der bezeichneten Dampfschiffahrts-Unternehmungen über die thatsächliche Effectuirung des Transportes mittelst Dampfschiffen dieser Unternehmungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1433	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisenconstructionstheile aus der Pos. E—5 der Güterclassification	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	B r a u n a u n	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif der St.E.G., bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	V e r s c h i e d e n	ad a) 176 Heller ad b) 136 „	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1901	Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue einer neuen Spinnerei in Braunau bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden, was seitens der Station Braunau auf den Original-Frachtbriefen bestätigt erscheinen muss
1434	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Cement	Lobositz (St.E.G.)	Olmütz (St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	131 Heller	118 Heller	13 Heller	Im Kartirungswege		
1435	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Plan-Tachau	Ziegel des Ausnahmetarifes II	P l a n	Tachau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	22 Heller	15 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1436	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus Pos. H—19, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei Verladungen in offenen Wagen	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, genannten Linien		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Sendung, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen bei vollständiger Ausnützung des Laderaumes und Bestätigung dieses Umstandes auf dem Frachtbriefe	vom 15. April 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1900	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1437	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisenbahn Chabówka-Zakopane	Milch (exclusive condensirte Milch)	Chabówka	Zakopane	Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter per Frachtbrief	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	114 Heller	103 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
			Milchgeschirr, leeres, gebrauchtes	Zakopane	Chabówka	in beliebigen Mengen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			103 Heller	66 Heller	37 Heller			
1438	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Leuchtgas in Kesselwagen	Hütteldorf-Hacking	Wien St.E.G. transit	Zahlung der Fracht nach dem Ladegewichte des verwendeten Kesselwagens	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Heller 27	Heller 21	Heller 6	Im Kartirungswege		Der Transport des leeren Kesselwagens von Wien St.E.G. transit, bezw. Wien S.B. transit nach Hütteldorf-Hacking erfolgt gebührenfrei
					Wien S.B. transit				20	15	5			
1439	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Melasse, osmosirte, Melasse, Osmosé (Abfall-) Wasser	Boschitz	Kolin (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	Heller 35	Heller 33	Heller 2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Lieben (St.E.G.)				55	49	6			
					Prag Hrabovka transit				60	58	2			
			Saturationsschlamm (Kalkschlamm, Kalkschaum und Presschlamm)	Boschitz	Woteletz				12	8	4			
					Zalešan				12	9	3			
				oder vice versa										
			Zuckerrübe, Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	Boschitz	Woteletz				12	8	4			
					Zalešan				12	9	3			
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1440	Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn		Güter aller Art	Wr.-Neustadt Sch.B.B.	Schleppgeleise in km 0·363	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen	vom 15. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Localgütertarif		2		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1441			Sand, Schotter und dergleichen	Fischan	Schleppgeleise in km 4·414					1 Krone für jeden beladenen Wagen				
				oder umgekehrt										
1442			Güter aller Art	Winzendorf	Schleppgeleise in km 10·250					1 Krone für jeden beladenen Wagen				
				oder umgekehrt										
1443			Güter aller Art a) für jeden beladenen Wagen, b) für Stückgüter	Grünbach	Grünbach-Klans, Schleppgeleise in km 23·000	a) Für Wagenladungsgüter hat die Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. b) Für Stückgüter, deren Gesammtgewicht 1000 kg bei einem Verschubzuge nicht erreicht und zu deren Beförderung nicht etwa besonders beigestellte Wagen nothwendig sind, ist die Schleppabngebühr nur für das wirkliche Gewicht der Sendung einzuheben				4				Für jede Ueberstellung sind die Schleppbahngebühren für mindestens 30.000 kg zu entrichten
				oder umgekehrt, sowie										
				Willendorf	Unter-Höflein, Schleppgeleise in km 17·500									
				oder umgekehrt										
1444			Güter aller Art a) für jeden beladenen Wagen, b) für Stückgüter	Puchberg a. Sch.	Schleppgeleise in km 26·800	a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, wenn die Ueberstellung in hiezu geeigneten Wagen, welche sich beim Verschubzuge befinden, erfolgen kann. Müssen zur Ueberstellung von Stückgütern jedoch eigens Wagen dem Zuge beigegeben werden, so sind als geringste Gebühr 2 Kronen einzuheben				2					
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1445	Oesterr. Nordwestbahn		Sand	Kolin	Časlau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	15 Heller	9 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen zur Strassenpflasterung in Časlau bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Časlau als Anfgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt. auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation (Reexpedition) zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf Lieferung mineralischer Kohle und Coaks für Locomotivbetrieb.

Die Lieferung des Bedarfes an **mineralischer Kohle, bezw. Coaks** für die Zeit vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901 in dem Ausmasse von 683.000 Tonnen, bezw. 431.000 Tonnen gelangt im Wege schriftlicher, bei den gefertigten k. k. Staatsbahn-Directionen Wien und Krakau einzubringender Offerte zur Vergebung.

Die k. k. Staatsbahn-Directionen behalten sich bei zusagendem Offerte vor, auf drei Jahre d. i. vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1903 abzuschliessen.

Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch anzugeben, aus welchen Schächten die Kohle gefördert und ob selbe in gewaschenem oder ungewaschenem Zustande und in welchem Mischungsverhältnisse zur Beistellung gelangen wird.

Ausser dem offerirten Quantum ist ferner noch der Preis per Tonne in Kronen und Hellern franco Waggon der Abstellstation anzugeben, und zwar zerlegt in Grubenpreis und Frachtspesen, unter Angabe eventueller Refactien.

Die der Offertstellung zugrunde zu legenden allgemeinen und besonderen Bedingnisse können bei allen k. k. Staatsbahn-Directionen behoben werden oder werden von diesen dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt, mit der Aufschrift „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle, bezw. Coaks“ versehen, **bis längstens 15. Juni l. J., Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Directionen Wien, bezw. Krakau abzugeben, und haben die Offerenten für die Einhaltung der Offerte bis 31. August l. J. verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nominirt werden.

Die ausgeschriebene Menge vertheilt sich wie folgt:

K. k. Staatsbahn-Direction	Wien	201.000	Tonnen
„ „	Linz	93.000	„
„ „	Innsbruck	50.000	„
„ „	Villach	87.000	„
„ „	Triest	3.000	„
„ „	Pilsen	119.000	„
„ „	Prag	68.000	„
„ „	Olmütz	62.000	„
	Insgesammt	683.000	Tonnen
K. k. Staatsbahn-Direction	Krakau	200.000	Tonnen
„ „	Lemberg	125.000	„
„ „	Stanislau	106.000	„
	Insgesammt	431.000	Tonnen

Wien, im Mai 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1900 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen **Auslosung** der im Jahre 1900 zur Tilgung gelangenden **Theilschuldverschreibungen** der 3½perceutigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A per 5000 Mark der deutschen Reichswährung 11 Stück, und zwar:

298 329 785 1213 1368 1689 1807 2218 2254 2657 2693,

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B per 1500 Mark der deutschen Reichswährung 60 Stück, und zwar:

730 1098 1173 1284 1506 1913 1994 2026 2666 2685
2687 3428 3769 4310 4411 4642 4776 5412 5569 7313
6153 6166 6384 6458 6494 6546 6645 6750 6978 9295
7636 7668 7698 7756 7861 8373 8698 8889 8948 12410
9995 10033 10392 10586 11145 11560 11999 12203 12266 12410
12423 12486 12686 13441 13824 13891 14054 14460 14709 14950

c) von den Theilschuldverschreibungen lit. C per 1000 Mark der deutschen Reichswährung 122 Stück, und zwar:

214 220 431 936 1045 1090 1109 1895 1920 1942
2370 2622 2623 2624 2640 2952 2953 3586 3884 4313
4373 4636 4680 5002 5032 5248 5857 6539 7281 7637
7826 7962 8046 8504 8618 8620 8659 8732 8957 9213
9214 9266 9377 9404 9524 9525 9743 10255 10304 10585
10753 10802 11095 11151 11286 11839 12074 12749 12764 12945
13010 13015 13118 13233 13268 13421 13429 13784 13897 14733
14869 14900 15115 15431 15578 15778 15931 16449 16602 16789
17505 17700 17704 17746 17769 17913 18785 19486 19565 19718
19752 20000 20106 21106 21287 22363 22466 22601 22603 23062
23075 23221 23491 23707 23728 23834 24098 24773 24864 24867
25763 26210 26250 26290 26487 27218 28374 28394 28701 29278
29700 29755,

d) von den Theilschuldverschreibungen lit. D per 300 Mark der deutschen Reichswährung 140 Stück, und zwar:

38 391 691 788 915 919 1086 1283 1314 1591
1621 1636 1982 2257 2316 2691 3033 3045 3733 3814
4526 4941 5203 5276 5318 5449 5527 5559 5758 5796
5932 6507 6730 7757 7920 8151 8244 8804 8891 9349
9531 9557 10078 10090 10401 10531 10797 11040 11047 11229
11326 11416 11720 12052 12165 12260 12600 13107 13450 13610
13902 14024 14503 14873 15182 15323 16059 16093 16337 16744
16961 17175 17474 17576 17651 18319 18455 19049 19128 19159
19664 19715 20111 20616 21379 21570 21676 21731 23287 23510
23599 23675 23888 24302 24411 24623 24945 25072 25863 25870
26397 26530 26700 26739 26805 26847 27031 27053 27755 27844
28150 29032 29191 29475 29629 29707 29756 30099 30181 30208
30232 30826 30991 31352 31356 31365 31535 31637 32024 32093
32245 32361 32625 32639 33541 33875 33915 34514 34633 34894

Die Auszahlung dieser ausgelosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1900 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst Coupons von einschliesslich Nr. 10 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1900 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem dem Courswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in **Leipzig** bei der Allgemeinen deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder.
in **Dresden** bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhmischen Escomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Creditanstalt,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1897:
lit. C Nr. 10120 13467,
lit. D Nr. 2677 11396 16129.
Aus dem Verlosungsjahre 1898:
lit. B Nr. 1611 5471,
lit. C Nr. 1659 8175 16130 17825,
lit. D Nr. 6074.
Aus dem Verlosungsjahre 1899:
lit. B Nr. 617 769 4926 9069,
lit. C Nr. 3012 3519 8360 8362 9591 10446 11847 12484 17683,
lit. D Nr. 8202 8617 13405 14555 17528.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 7. Mai 1900.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index für das 1. Quartal 1900 bei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. **Wien, 17. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Länge der russischen Eisenbahnen und deren Ergebnisse im Betriebsjahre 1898. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Krzeszowice nach Miękinia.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Kaufmanne Victor Kulka in Troppau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Krzeszowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Miękinia im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. April 1900. Z. 19.103/2.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 8. Mai 1900, Z. 5967/B, *) an alle gemeinsamen und österreichischen Privat-Hauptbahnen mit Ausnahme der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend die von letzterer im Güterzugsdienste durch Trennung des Fern- vom Nahverkehre erzielten günstigen Erfolge, sowie die Anempfehlung des gleichen Vorganges.

Die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat gelegentlich der Einführung des Fahrplanes vom 1. Mai 1899 im Güterzugsdienste die Trennung des Fernverkehres vom Nahverkehre unter gleichzeitiger Activirung von Aus- und Zuladezügen durchgeführt. — Die zur Anwendung gebrachten Grundsätze sind dieselben, wie solche seit Längerem in einschlägigen Publicationen (unter Anderem in Nr. 79 und 80 der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen pro 1899), betreffend die Abwicklung des Güterverkehres auf den Eisenbahnen, erörtert und zur Einführung auf den Eisenbahnen empfohlen worden sind.

Die mit dem neuen Systeme in der Zeit vom 1. Mai bis 31. December 1899 gemachten Erfahrungen zeigen nach dem diesbezüglichen Berichte der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine auffallende Steigerung der Regelmässigkeit des Zugsverkehres und eine durch Reduction der Stehzeiten der Züge in den Stationen eingetretene Besserung des Betriebes bei gleichzeitiger grösserer Schonung des Personals.

Neben diesen die Regelmässigkeit, Ordnung und Sicherheit des Betriebes direct berührenden Vortheilen weist die genannte Bahnverwaltung auch ziffermässig grössere Vortheile des Systems nach, welche in dem rascheren Umsatz der Locomotiven und Wagen, in der beschleunigten Abbeförderung der Güter und Verringerung der durch Lieferzeitüberschreitungen entstandenen Auslagen, endlich in dem Rückgange der Wagenumladungen gelegen sind.

In Ansehung dieser insbesondere für die Regelmässigkeit und Sicherheit des Zugsverkehres sich ergebenden — dabei jedoch auch der Oekonomie Rechnung tragenden — Vortheile wird der . . . . . empfohlen, hinsichtlich des dortigen . . . . . Bezirkes den Gütertransport nach den gleichen Grundsätzen zu regeln.

Einem Berichte über die in Aussicht genommenen Durchführungen wird entgegengesehen.

Der k. k. General-Inspector:
Gerstel m. p.

*) Ein analoger Erlass wurde an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Länge der russischen Eisenbahnen und deren Ergebnisse im Betriebsjahre 1898.

Dem officiellen statistischen Ausweise pro 1898 zufolge hatte das Eisenbahnnetz Russlands (vergl. Ausweise pro 1897, Verordgs.-Bl. Nr. 81 ex 1898) mit Ausnahme der finländischen Bahnen zur gedachten Zeit eine Gesammtlänge von 43.140 km (mit Ausschluss von 11.130 km im Ausbau begriffener Eisenbahnen). Es bestanden 28 im wechselseitigen Zusammenhange stehende, und 7 Linien ohne Verbindung mit anderen Bahnen.

A. Von der Regierung wurden folgende Linien betrieben:

I. Länge der Eisenbahnen.	km
1. Baltisches Meer-Pskoo-Riga	995
2. Linie Ekaterina	1.045
3. Kursk-Kharkow-Sebastopol	1.581
4. Libau-Romna	1.330
5. Moskau-Brest	1.100
6. Moskau—Kursk—Nigni-Novgorod	1.128
7. Nikolaus-Eisenbahn	971
8. Perm-Timnen	1.325
9. Polessische Eisenbahnen	1.534
10. Eisenbahnen im Trans-Weichselgebiete	1.320
11. Riga-Orel	1.262
12. Samara-Zlatustt	1.590
13. St. Petersburg-Warschau	1.327
14. Transsibirische Westbahn	1.419
15. Transsibirische Centralbahn	856
16. Syzrau-Viazma	1.392
17. Kharkow-Nikolajeff	1.272
18. Südwestbahnnetz	3.917
Summa	25.364

B. Eisenbahnen im Privatbesitze:

	km
1. Warschau-Krakau (-Wien)	494
2. Wladikawkasische Bahnen	1.456
3. Ivangorod-Dombroo	482
4. Eisenbahn Lodz	27
5. Moskau-Window-Ribinsk	878
6. Moskau-Kazan	1.293
7. Moskau-Woronej	1.658
8. Moskau-Jaroslaw-Archangelsk	1.718
9. Rizan-Ural	2.893
10. Südostbahn	3.683
Summa	14.582

C. Eisenbahnlinien ohne Anschlüsse:

	km
1. Bakuschinsk-Eisenbahn	78
2. Transkaukasische Eisenbahn	1.117
3. Transkaspische Eisenbahn	1.510
Summa	2.705

D. Projectirte und bereits concessionirte Ergänzungslinien:

	km
1. Irinovka-Eisenbahn	59
2. Linie Carska—Selo	27
3. Schmalspurbahnen mit Anschlüssen an die Irinovka-Eisenbahn (1.)	355
4. Linie Sestroretsk	40
Summa	481

E. Eisenbahnbauten auf Rechnung des Staates:

Theils im Stadium der Vollendung begriffen, theils im Ausbau sind folgende Staatsbahnlinien:

	km
1. Samarkand—Audijan	536
2. deren Flügelbahn Howast-Taschkend	154
3. die Theilstrecke der Kaukasischen Eisenbahnen Tiflis—Kars	298
4. Boryom—Dukuryan	37
5. Chiatur—Darkveli	6
6. die Theilstrecken des Ekaterinen-Netzes	
a) Tschaplin—Berdiansk	224
b) Kalascheosk—Ljubomirowka	91
c) Muschketowa—Don	35
Summa	1.381

F. Eisenbahnbauten des Ministerial-Departements der sibirischen Bahnen:

	km
1. die Transbaikal-Linie mit ihren Zweigbahnen	1.517
2. Perm—Kotlas nebst Zweigbahnen	872
3. Central-Transsibirische Bahn bis Irkutsk	1.075
4. die Ussuri-Bahn	773
Summa	4.237

G. Im Ganzen werden gegenwärtig auf Rechnung des Staates 6650 km Eisenbahnen gebaut, welche successive innerhalb der Jahre 1900 und 1901 im dem Verkehre zu übergeben sind.

H. Eisenbahnbauten auf Rechnung Privater:

Folgende Hauptlinien, deren Ausführung und seinerzeitiger Betrieb der Privatindustrie überlassen sind, sind Bau begriffen, und zwar jene der

	km
1. Vladikaukasus-Gesellschaft	
a) Tiktoretsk—Carisin	485
b) Petrovk—Derbent—Baku	369
2. Moskau—Window-Ribinsk-Gesellschaft	
a) Moskau—Kreutzberg	819
b) Duo—Sakolniki	171
3. Nordostbahn-Gesellschaft Linie Iverevo—Kriwomuszgenskaya	340
4. verschiedenen Flügelbahnen der Hauptlinien, sowie die im Bereiche der von letzteren berührten Gebietstheile gelegenen Localbahnen in einer Gesammtlänge von	2.315
Summa	4.480

Die gegenwärtig in Ausführung begriffene weitere Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes beträgt somit insgesammt 11.130 km, von welchen rund 6 pCt. vom Staate und rund 40 pCt. durch Privatunternehmungen erbaut wurden.

I. Bereits concessionirt ist der Ausbau folgender projectirter Eisenbahnen, und zwar der Linien:

1. Poltava—Kieff mit mehreren Zweiglinien;
2. Nischni-Nowgorod—Arzamas—Lukoyanow; —Poschinki—Romanowa;
3. St. Petersburg — Witebsk — Moghileff — Kieff, eine Linie, welche in dieser Relation, der gegenwärtigen Hauptlinie gegenüber, um 260 km kürzer und von besonderer commercieller Bedeutung ist.

Speciell zu bemerken ist, dass die ursprünglich als Schmalspurbahn erbaute 78 km lange Livna-Bahn (integrirendes Glied des südwestlichen Netzes [A 18]) im Laufe des Jahres 1898 auf normalspurig umgebaut wurde.

II. Betriebsergebnisse.

Den officiellen statistischen Daten zufolge ergaben die Bruttoeinnahmen des Betriebsjahres 1898 (mit Ausschluss des finischen und transkaspischen Betriebsnetzes) rund Frcs. 1.215,000.000 mit einer 5·8percentigen Mehreinnahme gegenüber dem Betriebsjahre 1897. Bei einzelnen Linien, wie bei der Baskunschak-Bahn, der Linie Samara—Zlatust, der Orenburg-Bahn, der Linie Ivangorod—Dombroosk etc., betrug das Mehr-Bruttoerträgniss 15—19 pCt. per Betriebskilometer; bei anderen hingegen ist eine Abnahme zu verzeichnen, so bei der Linie Moskau—Window—Ribinsk um 19·4 pCt., bei der Linie Jaroslaw—Wologda—Archangelsk um 11·40 pCt., bei der westlichen Section der Central-Sibirischen Bahn um 7·4 pCt., allerdings Ausfälle, die aber im Allgemeinen durch die Mehreinnahmen der grösseren Anzahl von Bahnen reichlich compensirt wurden.

Die Anzahl der Reisenden betrug im Jahre 1898 79,900.000 Passagiere (+ 8 pCt. gegenüber dem Vorjahre 1897), der Gütertransport rund 97,000.000 Tonnen (+ 8·3 pCt. [vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 40 ex 1898]). Mit 1. Jänner 1899 a. St. wurde im Bereiche der Transsibirischen Centralbahn von Krasnojarsk aus auf eine Entfernung von 1000 km (beziehungsweise ab St. Petersburg von 6130 und ab Moskau von 5485 km) der regelmässige Verkehr von Personen und Gütern bis Irkutsk eröffnet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1899). (Zu bemerken ist, dass der erste Schnellzug mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit auf der Theilstrecke bis Tomsk am 1. April 1898 eingeleitet wurde [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48 und 59 ex 1898].) Da sich seither die Verkehrsanlagen den Betriebsbedürfnissen gegenüber als nicht genügend erwiesen, beschloss die Regierung bereits im Laufe des Jahres 1898 die Gewährung eines Mehrcredites von Frcs. 220,000.000 gegenüber der budgetmässigen Dotirung zum Behufe der Verstärkung des Oberbaues durch ein schweres Schienenprofil und stärkere Schwellen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1898), so dass nach Vollendung dieser mit grösster Beschleunigung betriebenen Arbeiten die derzeit mit 21 km per Stunde bemessene Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge fernerhin auf 53 km, und jene der Güterzüge von 13 auf 21 km erhöht werden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1899). Nebst Erweiterung einzelner Stationen und Eröffnung neuer Haltestellen wird aus dem vorerwähnten Fonds der Fahrpark um 342 Locomotiven, 126 Personenwagen normaler Type, 631 Wagen einer neuen Type für Militär- und Emigrantentransporte, schliesslich um 8358 Güterwagen vermehrt werden.

Im Bereiche der östlichen Linien des russischen Eisenbahnnetzes stieg der Personenverkehr seit dem Jahre 1896 um durchschnittlich 50 pCt. per Jahr (gegenüber 160.000 Reisenden im Jahre 1896, auf 236.000 im Jahre 1897 und 350.000 im Jahre 1898). Eine noch bedeutendere Zunahme ergab sich im Gütertransporte (gegenüber 196.000 Tonnen im Jahre 1896 auf 342.000 im Jahre 1897 und 483.000 im Jahre 1898). Der Export aus den sibirischen Gebieten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1899) ist gegenwärtig im Allgemeinen zumeist noch auf Getreidefracht beschränkt, der Verkehr von Massengütern verspricht aber nach der bevorstehenden Eröffnung des Betriebes im Bereiche der mächtigen Erzlager im Uralgebiete und der erst vor Kurzem entdeckten ausgedehnten Kohlenreviere von Sudjenka, deren Ausbeute auf jährlich 260.000 Tonnen geschätzt wird, eine ganz wesentliche Steigerung; schliesslich wird nach Herstellung der Anschlüsse an das chinesische Eisenbahnnetz der Import von chinesischem Thee, Seidenwaaren und insbesondere von Reis nach Europa auch von Bedeutung sein. Den Import von Europa nach Sibirien betreffend, umfasst dieser zum grössten Theile Eisen- und Metallwaaren, Maschinen, und zwar insbesondere für Agriculturzwecke, Porzellan, Manufacturwaaren der Textilindustrie etc., Möbel, Zucker, Salz, Mineralöl etc.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Kaaden-Willomitz. (Variante km 0·9902 bis 5·1978 und km 16·5 bis 19·26398: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 30. October bis 7. November 1899 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, rücksichtlich der Projecte der Varianten km 0·9902 bis 5·1978 und km 16·5 bis 19·26398 der Localbahn Kaaden—Willomitz, sowie der auf Grund des Ergebnisses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums für die Variante km 0·99 bis 5·1978 ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. Bezüglich der Variante km 16·5 bis 19.26398 hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concesssion in Kraft tritt. Dieser Vorbehalt gilt auch für die Variantenstrecke km 0·99 bis 5.1978. [E.-M.-Z. 60.445 ex 1899.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Mačkov-Čekanitz" in „Čekanitz-Mačkov".) Die obige Staatsbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 8. Mai, dass die bisherige Bezeichnung der an der Localbahn Strakonitz-Blatna-Březnitz gelegenen Haltestelle Mačkov-Čekanitz ab 1. Mai in „Čekanitz-Mačkov" abgeändert wurde.

— (Linie Amstetten—Pontafel: Betriebseröffnung der Haltestelle „Kappel am Krappfelde".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach beantragte Betriebseröffnung der beim Wächterhause Nr. 265 in km 309·6/8 zwischen der Station Treibach-Althofen und der Haltestelle Krappfeld der Linie Amstetten—Pontafel errichteten Haltestelle Kappel am Krappfelde genehmigt und die genannte k. k. Staatsbahn-Direction beauftragt, das Weitere im eigenen Wirkungskreise zu veranlassen.
[E.-M.-Z. 19.183/19.]

Südbahn-Gesellschaft. (Auflassung der Ladestelle in der Haltestelle Log der Localbahn Laibach-Oberlaibach.) Zufolge Kundmachung der General-Direction obiger Bahngesellschaft vom 4. Mai wird die Ladestelle Log der Localbahn Laibach-Oberlaibach am 1. Juni aufgelassen und findet daher von diesem Zeitpunkte an eine Expedition von Gütern in ganzen Wagenladungen von und nach dieser Haltestelle nicht mehr statt. Vom 1. Juni an wird ferner die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden nicht mehr durch den Haltestellenwächter in Log, sondern durch die Conducteure im Nachzahlungswege vorgenommen werden.

Localbahn Deutschbrod-Saar. (Abänderung der Stationsbezeichnung Saar in „Saar in Mähren".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag die Abänderung der Stationsbezeichnung Saar der Localbahn Deutschbrod-Saar in „Saar in Mähren" mit Wirksamkeit vom 1. October 1900 genehmigt.
[E.-M.-Z. 20.291/20.]

Ausweis

über die

im I. Quartale 1900 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen	**Haltestelle:** Worona zwischen Markowce und Ottynia der Linie Lemberg—Itzkany	15. Jänner 1900	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Gebührenberechnung nach der kilometrischen Entfernung.
	Station: Poronin zwischen Zakopane und Nowy-Targ der Linie Chabówka—Zakopane	5. Februar 1900	Für den Gesammtverkehr	Gebührenberechnung normal nach den im Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen.
	Haltestellen: Oblaszki zwischen Alwernia Regulice und Trzebinia der Linie Skawce—Siersza-Wodna	5. März 1900	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle selbst statt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.
	Ausserfelden zwischen Bischofshofen und St. Johann i. P. der Linie Salzburg—Wörgl	1. Jänner 1900		Die eingeführt gewesene Stückgutaufgabe wurde wieder aufgelassen.
	Inzing zwischen Zirl und Telfs der Linie Innsbruck—Bludenz			
	Stams zwischen Telfs und Silz der Linie Innsbruck—Bludenz			
	Zams zwischen Landeck und Schönwies der Linie Innsbruck—Bludenz			
	Stationen: Triest k.k.St.B. der Strecke Herpelje—Triest	1. Jänner 1900	Nur mehr für den Frachtenverkehr	Die Station hiess bisher Triest-Freihafen und war für Eilgutexpedition (Anf- und Abgabe) eingerichtet.
	Přivlak-Ponikla zwischen Sittowa Haje und Hradsko der Linie Starkenbach—Rochlitz	25. Jänner 1900	Für den Gesammtverkehr	Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesen.
	Haltestelle: Hradsko zwischen Přivlak-Ponikla und Jablonetz der Linie Starkenbach—Rochlitz	1. März 1900	Für den Gesammtverkehr	Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesen.
	Station: Neustadt b. M. zwischen Niklasberg und Moldau der Linie Prag—Moldau	25. März 1900	Für den Gesammtverkehr	Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesen.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	**Haltestelle:** Hostomitz zwischen Franz Josef-Stollen und Schwaz-Kuttowitz der Linie Aussig—Bilin	9. Jänner 1900	Für den localen Personen- und Gepäcksverkehr	Gebührenberechnung auf Grund des Local-Personen- und Gepäckstarifes.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Oesterr. Nordwestbahn	**Station:** Linden zwischen Bad Peterkau und Heraletz-Pollerskirchen der Linie Deutschbrod—Humpoletz	20. März 1900	Für den Gesammtgüterverkehr	Bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesen.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	**Station:** Zinsendorf zwischen Jehnitz und Gurein der Linie Brünn—Tischnowitz	15. Februar 1900	Abgabe von Frachtgütern in vollen Wagenladungen	Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Aufgabe von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet.
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen	**Haltestelle:** Traiskirchen-Aspangbahn	28. Jänner 1900	Für den Personenverkehr	

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahn-, bezw. Strasseneisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 8. April, Z. 10.103, der Szolnoker Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Josef Grünhut & Sohn für eine
   a) von der Haltestelle Alcsi der Flügelbahn Szolnok—Alcsi-Szajol der Localbahnlinie Szolnok—Kun-Szt. Marton—Szentes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, diese über Nagy-Körü—Kótelek und Tisza-Súly in der Station Jász-Ladány mit der Linie Uj-Szász—Jász-Apáti—Vámos-Györk (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1898, Vorconcession Post 5) verbindende,
   b) von dort aus bis zum Schutzdamme des Theissflusses (auch gleichnamige Schiffahrtsstation) führende,
   c) von einem geeigneten Punkte der projectirten Localbahn Tisza-Súly—Jász-Ladány abzweigende und diese über Besznyőszög, Palotás-Puszta und Rekás in der Station Uj-Szász mit der Hauptlinie Budapest—Uj-Szász—Nagyvárad—Brassó (Kronstadt) — Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Dem Budapester Advocaten Dr. Wilhelm Bleyer und der Bauunternehmungsfirma Hermann Pallos für eine von der Endstation Kelenföld der Budapester Strasseneisenbahn abzweigende, mit Benützung der Strasse von Magasat bis Budakesz (am Fusse des Schwabenberges) führende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe aufdie Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 8. April, Z. 16.688, der Firma „Magyar vasuti forgalmi részvénytársaság“ (Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft) in Budapest für eine
   a) von der Station Rakamaz der Linie Szerencs—Debreczen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Timár und weiterhin über Szabolcs im Bereiche des Comitates Szabolcs über Balsa, Vencsellö, Gáva und Buj bis Ibrány,
   b) von der zukünftigen Station Ibrány der Linie a) ausgehende, einerseits über Nagy-Halász bis Dombrád,
   c) andererseits über Kótaj bis Sóstó fürdö

führende schmalspurige Localbahn mit elektrischem, eventuell Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 15. April, Z. 16.003, dem kgl. ungar. Katastral-Ingenieur in Pension Ignaz Benesch für eine von der Endstation Kőszég (Güns) der im Betriebe der Südbahn stehenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Kőszeg abzweigende, über Rendeg, Hámor, Léka und Pergelen bis zur ungarisch-österreichischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 15. April, Z. 19.646, der Firma „Sajóvölgyi villámosági részvény társasag“ (Sajótothaler Actiengesellschaft für elektrische Anlagen) in Rozsnyó für eine von der Station Rozsnyó (Comitat Gömor) der Localbahn Bánréve-Rozsnyó-Dobsina der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Jólesz und Krasza-Horka—Váralja, eventuell über Krasza-Horka-Hossznrét und weiterhin über Dernö und die Gemarkung der Gemeinde Kovácsvágás bis Lucska (Comitat Torna) führende schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 15. April, Z. 21.926 V, dem Budapester Architekten, Ingenieur Béla Gerster für eine
   a) von der Station Orosháza der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Orosháza—Eszék—Villany der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Békés-Csanáder Comitats-Localbahn Mezö-Túr—Szarvás Orosháza—Mezöhegyes abzweigende und diese über Magocs in der Station Szentes mit den Localbahnen Szolnok-Szentes und Szentes—Hódmezö-Vásárhely,
   b) von einem anderen geeigneten Punkte der Békés-Csanáder Comitats-Localbahn abzweigende und die nach Ueberbrückung der Theiss in der Station Csongrád mit der Localbahn Félegyháza-Csongrád der königl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linie Szolnok—Félegyháza, sowie mit der Theiss-Schiffahrtsstation Csongrád

verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

7. Mit Erlass vom 15. April, Z. 17.153, der Firma „Részvénytársaság villamos és közlekedési vállalaltok“ (Actiengesellschaft für elektrische Einrichtungen und Verkehrsunternehmungen) in Budapest für eine von der Station Versecz der Linie Temesvár-Józsefváros—Báziás der königl. Ungarischen Staatsbahnen, der Ungarischen Südostbahn, sowie der Linie Versecz—Kubin-Dunapart (Donau-Umschlag) ausgehende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge der Stadt Versecz im Bereiche der Temesvárer Hauptstrasse bis zu den Verseczer städtischen Elektricitätswerken führende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn hat den Bau einer neuen Linie mit elektrischem Betriebe durch die Mestergasse mit einem Kostenaufwande von K 595.000 beschlossen. Die Zuleitung des Stromes wird vorläufig bis zum vollständigen Ausbau dieser Strasse durch Hochleitung erfolgen, nach Durchführung der Ordnung des Strassenkörpers aber, wie bei den übrigen innerstädtischen Linien, durch eine Untergrundleitung ersetzt werden.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Activirung des Kreisverkehres zwischen den an beiden Ufern der Donau gelegenen Stadtbezirken.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat, vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung, die Einführung eines Kreisverkehres zwischen ihren Pester und Ofner Betriebslinien, sowie eine mit diesem Dienste verbundene Ermässigung der gegenwärtigen Fahrpreise beschlossen. Der diesbezügliche Fahrplan beruht auf der Theilung des Verkehres zwischen der Margarethen- und der Franz Josef-Brücke in der Weise, dass im Interesse des in verschiedenen Relationen verkehrenden Publicums die Züge in beiden Richtungen abwechselnd über beide Brücken verkehren. Der Fahrpreis für die weiteste, circa 8 km messende Strecke Kőbánia (Steinbruch)—Zugliget (Auwinkel) ist mit 50 h (gegenwärtig 65 h) bemessen. Der Kreisverkehr wird auch dadurch an Ausdehnung gewinnen und dem fahrenden Publicum Bequemlichkeiten bieten, dass weitere neue Umsteigstationen in 25 Relationen des eigenen Netzes creirt wurden, wodurch auch eine mehrortige Verbindung mit dem Netze der Stadtbahn-Gesellschaft gefördert wird.

— (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung der zum Mattoni'schen Elisabeth-Salzbad führenden Linie.) Am 29. April fand unter Führung des Sectionsrathes Arpád Papp des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft erbauten neuen Linie zum Mattoni'schen Elisabeth-Salzbad statt. Die auf elektrischen Betrieb (Hochleitung) eingerichtete Linie, welche im Bereiche des rechtsuferseitigen städtischen Gebietes nächst Kelenföld von der gesellschaftlichen Linie Franz Josef-Brücke—Kelenföld—Tétény abzweigt und bis zum Badeetablissement führt, verspricht den Verkehr der Hauptlinie durch den Zuwachs jener Curgäste, welche bisher auf den Omnibus- und Lohnwagenverkehr angewiesen waren, umsomehr zu heben, als dieser ziemlich weit excentrisch gelegene Curort durch die Continuität des Wechselverkehres (im Umsteigdienste) zwischen den beiden Budapester Strasseneisenbahn-Unternehmungen nunmehr allen Stadtbezirken erschlossen ist. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Betriebseinrichtung der neuen Linie als entsprechend befand, wurde die sofortige Eröffnung des Verkehres ex commissione bewilligt.

Budapester Strasseneisenbahnen und Budapester Stadtbahn. (Fahrpreisermässigung im Umsteigeverkehr.) Die Directionen der Budapester Strasseneisenbahnen, sowie jene der Budapester Stadtbahn sind im gegenseitigen Einvernehmen bei der hauptstädtischen Communalverwaltung (welcher das Recht der Bemessung und der Genehmigung der Tarife der Strasseneisenbahn-Unternehmungen vorbehalten ist) um Erstellung ermässigter Fahrpreise im Umsteigeverkehr zwischen den Linien ihrer Netze in einzelnen Relationen, und speciell zwischen den Linien der Pester und Ofener Bezirke, eingeschritten. Diesem Ansuchen hat sich nun auch die Direction der Vorortebahn Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota angeschlossen, wodurch der Umfang des hauptstädtischen Verkehres im Interesse des fahrenden Publicums eine weitere Ausdehnung gewinnen wird.

Projectirte Untergrundbahn „Metropolitan" in Budapest. (Ministerialerlass.) Der Leiter des kgl. ungarischen Ministeriums des Innern hat in Angelegenheit des Ausbaues einer „Metropolitan" genannten Untergrundbahn in Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1899) ein ausführlich motivirtes Rescript an die Budapester hauptstädtische Municipalverwaltung gerichtet, in welchem er das System der Untergrundbahnen im Principe allerdings als das Ideal grossstädtischer Massenverkehrsanstalten anerkennt, die Anlage derselben aber nicht als schablonenmässig allerorts anwendbar bezeichnet, da die Möglichkeit oder doch die Zulässigkeit der Anlage derartiger Bahnen in erster Linie von localen Verhältnissen aller Art abhängt, die, wenn sie auch die Anlage von „Unterpflasterbahnen" unter beiden Strassenzügen gestatten sollten, doch nicht den Bau von „Untergrundbahnen" in Tunnels mit Unterfahrung von Häuserblocks etc. als zulässig erscheinen lassen. Der Minister erörtert zunächst die Zweckmässigkeit von Untergrundbahnen für die Budapester speciellen Verhältnisse und gelangt zu dem Schlusse, dass das Terrain stellenweise für diese Eisenbahnen nicht geeignet sei. Trotzdem ist er — im Einvernehmen mit dem Handelsminister — nicht abgeneigt, die Benützung des städtischen Terrains zu genehmigen, wenn einige Vorfragen gründlich geklärt werden. Der Handelsminister bezeichnet nämlich die projectirte Führung der Trasse durch einen Tunnel für technisch unstatthaft, da der Bau eines Tunnels und die Erschütterung durch den Zugsverkehr die Bauten, zumal wenn sie schwach fundamentirt sind, leicht gefährden könne. Von besonderer Wichtigkeit ist ferner die Lösung der privatrechtlichen Fragen. Die Trasse wird unter zahlreichen Gassen geführt, welche für die Anlage eines Tunnels zu schmal sind. Selbstverständlich muss, um die erforliche Breite zu gewinnen, der Tunnel zum Theil unterhalb der Häuserreihen angelegt werden. Der Minister fordert nun, die Stadtbehörde möge zuerst mit den interessirten Hausbesitzern über das Recht der Terrainbenützung Vereinbarungen treffen und ihm erst dann die Angelegenheit neuerdings unterbreiten, erklärt aber schon jetzt ausdrücklich, dass die Regierung für etwaige durch die Anlage der Metropolitanbahn entstehende Schäden keinerlei Verantwortlichkeit übernehme. Schliesslich gibt er der Ueberzeugung Ausdruck, dass bei sorgfältiger Prüfung der localen Verhältnisse dennoch eine Trasse gefunden werden könnte, deren Ausführbarkeit im Sinne des Vorangesagten sich als zulässig erweisen dürfte.

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate Jänner.) Die Einnahmen im Monate Jänner stellen sich auf Mk. 99,258.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mk. 7,530.000. Der Personenverkehr brachte Mk. 21,991.000 (+ 463.000), der Güterverkehr Mk. 69,347.000 (+ 6,218.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,920.000 (+ 849.000). Für die Zeit vom 1. April 1899 bis 31. Jänner 1900 sind Mk. 1.114,910.000 oder Mk. 59,871.000 mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit Mk. 16,161.000 auf den Personenverkehr, mit Mk. 37,063.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 6,647.000 auf sonstige Quellen.

Preussen. (Nachbewilligung von Dienstalterszulagen.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Einverständnisse mit dem Finanzminister die nachgeordneten Behörden darauf aufmerksam gemacht, dass bei der Nachbewilligung von Dienstalterszulagen, die irrthümlich oder aus sonstigen Ursachen nicht rechtzeitig zur Zahlung angewiesen worden sind, die Bestimmungen über die Verjährung von Besoldungen schon deshalb nicht Anwendung finden können, weil den Beamten — wie bei Einführung der Gehaltsregulirung nach Dienstaltersstufen ausdrücklich betont worden ist — ein Anspruch auf die Zulagen überhaupt nicht zusteht.

Württemberg. (Vermehrung der Fahrbetriebsmittel.) Die württembergische Regierung hat den Landständen einen Gesetzentwurf vorgelegt, in welchem für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen Mk. 7,820.000 verlangt werden. Von diesem Aufwande sollen Mk. 1,250.000 aus Mitteln des Etats für 1900 bestritten, der Rest mit Mk. 6,570.000 soll aus Anlehensmitteln gedeckt werden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Donaufahrten.) Ab 13. Mai werden bis auf Weiteres an jedem Sonn- und Feiertage bei günstiger Witterung von den Stationen Ferdinandsbrücke, Weissgärber und Sofienbrücke Donaufahrten abwärts bis zur Canalmündung und donauaufwärts bis zu den neuen Schleusenbauten bei Nussdorf, dann abwärts im Hauptstrome bis Kaiser-Ebersdorf und canalaufwärts bis zur Ferdinandsbrücke unter Berührung der Landungsplätze Sofienbrücke und Weissgärber stattfinden. Die Abfahrt von der Station Ferdinandsbrücke erfolgt um 9 U. Vormittags, die Ankunft in der Station Ferdinandsbrücke gegen 12 U. Mittags. Der Fahrpreis per Person und Fahrt beträgt 80 h, für Kinder unter 10 Jahren 40 h. Die Karten sind nur für eine ununterbrochene Fahrt und den Tag giltig, an welchem sie gelöst wurden.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 t Gehalt ist am 4. Jänner mit 41 Passagieren und 2471 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welchen 1505 Tonnen Zucker nationaler Provenienz und 1530 Stück Holz, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 17 Colli Mineralwasser, 77 Colli Esswaaren, 1 Collo

Baumwollwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 27 Colli Spiritus, 16 Colli Wein, 100 Colli Zucker; nach Soerabaya 4 Colli Baumwollwaaren; nach Suez 200 Colli Zucker; nach Gedda 15 Colli Töpferwaaren; nach Aden 10 Colli Papier, 41 Colli Esswaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 1 Collo Holzwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 14 Colli Töpferwaaren, 40 Colli Zucker; nach Hodeida 2 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Massaua 15 Colli Metallwaaren, 260 Colli Oel, 28 Colli Esswaaren, 5 Colli Holzwaaren, 6 Colli Wein, 130 Colli Stege, 1400 Colli Holzwaaren; nach Bombay 15 Colli Mützen, 20 Colli Knöpfe, 35 Colli Spielkarten, 758 Colli Baumwollwaaren, 67 Colli Kaffee, 1127 Colli Papier, 168 Colli Kurzwaaren, 33 Colli Farben, 20 Colli Droguen, 6 Colli Esswaaren, 14 Colli Mehl, 45 Colli Garne, 5 Colli Spielwaaren, 10 Colli Musikinstrumente, 152 Colli Lampen, 116 Colli Manufacturwaaren, 29 Colli Holzwaaren, 1476 Colli Metallwaaren, 6 Colli Uhren, 42 Colli Kartoffel, 49 Colli Glasperlen, 1 Collo Pflanzen, 27 Colli Porzellan, 40 Colli Seife, 6 Colli Schuhwaaren, 510 Colli Glaswaaren, 30 Colli Wein, 12.755 Colli Zucker, 69 Colli Muster, 589 Colli Cement, 65 Colli Tabak, 1057 Colli Moorhirse; nach Bagdad 38 Colli Papier, 39 Colli Farbwaaren, 34 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Lampen, 3 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Holzwaaren, 36 Colli Metallwaaren, 3 Colli Schuhwaaren, 4 Colli Glaswaaren, 2 Colli Töpferwaaren, 441 Colli Zucker; nach Bassorah 2 Colli Mützen, 38 Colli Papier, 6 Colli Baumwollwaaren, 21 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Metallwaaren, 20 Colli Schuhwaaren, 15 Colli Töpferwaaren, 2 Colli, Glaswaaren, 4 Colli Wein, 60 Colli Streichhölzer, 375 Colli Zucker; nach Bunder-Abbas 600 Colli Zucker; nach Bushire 1 Collo Kurzwaaren, 9 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Lampen, 13 Colli Manufacturwaaren, 100 Colli Streichhölzer, 350 Colli Zucker; nach Cochin 5 Colli Papier, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Mahomerah 1 Collo Kurzwaaren, 25 Colli Zucker; nach Cannanore 2 Colli Metallwaaren; nach Mangalore 10 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Metallwaaren; nach Calicut 4 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Metallwaaren; nach Madras 1 Collo Muster; nach Calcutta 1 Collo Muster; nach Penang 3 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Holzwaaren, 4 Colli Metallwaaren; nach Singapore 10 Colli Papier, 30 Colli Mehl; nach Soerabaya 1 Collo Muster; nach Hongkong 3 Colli Kurzwaaren, 20 Colli Wein; nach Shanghay 50 Colli Möbel und 2 Colli Glasperlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug ö. W. fl. 968.353.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXVII. Stückes.) Das am 7. Mai herausgegebene LXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4863: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. Mai 1900, Z. 14.963, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

Nr. 4864: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 2. Mai 1900, Z. 16.700, betreffend die Einfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus den österreichischen Grenzbezirken nach Ober- und Niederbayern, Schwaben und Neuburg.

Nr. 4865: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 3. Mai 1900, Z. 17.264, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer und Schweine aus mehreren politischen Bezirken in Oberösterreich.

— (Inhalt des LXXVIII. Stückes.) Das am 8. Mai herausgegebene LXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4866: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Mai 1900, Z. 15.390, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Volosca.

— (Inhalt des LXXIX. Stückes.) Das am 9. Mai herausgegebene LXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4867: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 7. Mai 1900, Z. 43.426, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

Nr. 4868: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 5. Mai 1900, Z. 10.280, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Galizien.

Nr. 4869: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 5. Mai 1900, Z. 10.279, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Bregenz in Vorarlberg.

Nr. 4870: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Mai 1900, Z. 15.795, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Bezirke Ivanec in Croatien-Slavonien.

Nr. 4871: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 1. Mai 1900, Z. 79.557, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in den bayerischen Grenzgemeinden Untergrafenried und Breitenried.

— (Inhalt des LXXX. Stückes.) Das am 11. Mai herausgegebene LXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4872: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Mai 1900, Z. 15.833, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 69 (Kaschau-Oderberger Eisenbahn), Nr. 73 (Oesterr. Nordwestbahn), Nr. 79 (Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn) und Nr. 88 (A. Niederländische Staatseisenbahnen und B. Niederländische Centraleisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" ist der Nachtrag II erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 69, 73, 79 und 88 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat April 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten April	Ausgelagert vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	78.699	18.410	23.020	74.089
Darunter wichtige Waaren:				
Fette	4.083	931	137	4.877
Hafer	3.003	—	687	2.316
Kaffee	7.796	1.309	1.338	7.767
Mehl	4.420	318	1.098	3.640
Stärke	8.062	521	1.219	7.364
Wein	6.582	1.350	1.647	6.285
Zucker	23.146	9.876	10.606	22.416
Diverse	21.607	4.105	6.288	19.424
Assecuranzwerth . . K	6,375.280	1,801.125	1,706.946	6,469.459

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten April 1900
		vom ersten bis letzten April		
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth . K	6.880	—	—	6.880
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat April 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten April	Ausgelagert vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	58.379	13.041	20.224	51.196
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	423	—	423	—
Hafer	40.377	10.385	12.450	38.312
Roggen	8.989	717	648	9.058
Gerste	4.540	115	2.254	2.401
Mais	3.006	1.545	4.149	402
Diverse	1.044	279	300	1.023
Assecuranzwerth . . K	744.150	158.350	250.970	651.530

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1900
Lagerscheine:				
Stück	8	1	1	8
Versicherungswerth . K	136.400	14.400	12.000	138.800
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	April 1900				April 1899			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	255.129	179.261	216.490	217.900	207.008	165.714	191.971	180.751
Darunter:								
Weizen	49.557	20.197	29.663	40.091	18.813	9.165	8.767	19.211
Roggen	28.534	27.625	28.914	27.245	17.091	6.810	13.748	10.153
Gerste	48.405	6.372	24.972	29.805	40.909	4.663	24.201	21.371
Hafer	67.761	37.526	47.250	58.037	61.516	32.317	34.670	59.163
Mais	9.171	77.832	70.954	16.049	12.108	84.133	85.164	11.077
Hirse	5.803	225	1.349	4.679	4.649	12.758	7.930	9.477
Bohnen	4.437	1.386	2.184	3.639	4.886	325	1.235	3.976
Erbsen	962	100	200	862	1.313	300	545	1.068
Malz	299	301	301	299	55	—	—	55
Raps	1.089	161	367	883	6.802	206	1.315	5.693
Hanfsamen	433	353	198	588	347	547	238	656
Wicken	2.737	425	1.106	2.056	4.359	1.004	1.779	3.584
Mehl	13.880	2.013	2.011	13.882	5.354	2.260	3.172	4.442
Kleie	2.593	700	958	2.335	2.963	1.387	2.773	1.577
	235.661	175.216	210.427	200.450	181.165	155.875	185.537	151.503
Spiritus	4.575	—	103	4.472	6.739	1.303	—	8.042
Zucker	1.619	1.201	820	2.000	4.526	2.291	1 035	5.782
Wein	1.859	282	243	1.898	1.969	679	652	1.996
Oele und Fette	1.392	337	571	1.158	620	1.444	227	1.837
Sonstige Waaren	10.023	2.225	4.326	7.922	11.989	4.122	4.520	11.591
Mittlere Tagesbewegung . .	17.207 Meter-Centner				14.904 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . K	4,624.170	1,155.610	1,799.900	3,979.880	4,310.940	1,159.700	1,608.720	3,861.920

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	41	18	16	43	71	20	12	72
Versicherungswerth . . K	565.100 —	145.000·—	233.000·—	477.100·—	471.060·—	120.200·—	83.400 —	507.860·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	3	1	1	3	11	3	6	8
Versicherungswerth . . K	10.200·—	1.600·—	2.800·—	9.000·—	61.900·—	13.400·—	28.000·—	47.300·—
Lombardbetrag . . . . K	5.880·—	1.000·—	1.680·—	5.200·—	40.500·—	9.800·—	20.800·—	29.500·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 wird der Nachtrag IV zu Theil II, Heft 4, des Tarifes für den obbezeichneten Eisenbahnverband eingeführt, welcher neue und geänderte Frachtsätze und Ergänzungen und Berichtigungen von Frachtsätzen enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bisher bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1900 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind zu dem auf dem Titelblatte ersichtlichen Verkaufspreise bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und durch Vermittlung der Verbandsstationen erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1900. [491]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 1. Juni 1900 gelangen im Verkehre von Bielitz, Brünn, Krakau, M.-Ostrau, Olmütz, Teschen (K.O.B.), Trzebinia, Trzynietz, Wilkowice-Bystra und Wien Nordbahnhof nach verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz directe Fahrpreise für einfache, sowie Rückfahrkarten zur Einführung. Die bezüglichen Preise sind in den vorbezeichneten Ausgabestationen affichirt.

Wien, am 15. Mai 1900. [492]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verlängerung der Lieferfristen wegen Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse, Z. 21.492/16, vom 11. Mai 1900 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des § 63, Abs. 11, des Eisenbahn-Betriebsreglements für jene Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Thieren), welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 6. Mai 1900 eingeführten Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch für den internationalen Güterverkehr vom Tage der Veröffentlichung angefangen bis zum 31. August 1900 genehmigt.

Wien, am 15. Mai 1900. [493]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1900 tritt ein neuer Tarif für den vorerwähnten Verkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält einige Aenderungen der Bestimmungen und theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der Fahrpreise.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1899 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. Mai 1900. [494]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Heft II.

Mit 1. Juli 1900 tritt ein neuer Tarif, Heft II, für den Oesterreichisch-Ungarischen Personenverkehr in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der vom 1. April 1900 giltige Tarif, Heft II, aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Mai 1900. [495]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Abänderung der Bedingungen für die Reexpedition von Holzsendungen nach Italien.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1900 werden die dem ausseritalienischen Ausnahmetarif Nr. 13 beigedruckten Bedingungen für die Reexpedition von Holzsendungen (Seite 50 des Tarifes, Theil II, Heft 1 a) wie folgt abgeändert:

Punkt 4 wird gestrichen und erhalten die bisherigen Punkte 5—11 die Bezeichnung 4—10.

Punkt 8 (neu) erhält folgende Fassung:

„8. Der Ausgleich der Unterschiede zwischen den im directen Verkehre zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten findet auf dem Rückvergütungswege statt, und zwar von drei zu drei Monaten (quartalweise) summarisch für die in diesem Zeitraume zur Reexpedition gelangten Transporte auf Grund einer von der reclamirenden Partei aufgestellten Reexpeditionsabrechnung.

Dieselbe ist spätestens zwei Monate nach Ablau des betreffenden Quartals, mit den Frachtbriefen vonf der ursprünglichen Aufgabs- bis zur Reexpeditionsstation und den Frachtbrief-Duplicaten über die Weitersendung von der Reexpeditionsstation nach der Bestimmungsstation belegt, an jene Eisenbahn-Verwaltung vorzulegen, welcher die Reexpeditionsstation angehört.

Die von der Versandtstation bis zur Reexpeditionsstation entfallenden, auf Grundlage der Localtarife berechneten Frachtgebühren sind in der Regel von der Partei in der Reexpeditionsstation zu begleichen, wobei

der Frachtbrief, welcher die Sendung von der ursprünglichen Versandtstation bis zur Reexpeditionsstation begleitet hat, der Partei ausgefolgt wird.

(Formulare für die von den Parteien aufzustellenden, bezw. beizubringenden Reexpeditionsabrechnungen sind bezüglich der von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen provenirenden Sendungen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach erhältlich.)[4]

Ausnahmsweise wird für das laufende Jahr gestattet, dass für die im Monate Juni zur Reexpedition gelangenden Holzsendungen besondere Reexpeditionsabrechnungen vorgelegt oder die Sendungen in die Reexpeditionsabrechnungen für die Monate Juli, August und September einbezogen werden können.

Wien, am 12. Mai 1900. [496]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Activirung eines Rollfuhrdienstes in Leoben S.B.

Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden vom 1. Juni angefangen bis auf Widerruf alle in Leoben S.B. anlangenden oder zur Aufgabe zum Bahntransporte daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des nachstehenden Tarifes durch die Firma Max Withalm in Leoben dem Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt.

Tarif.

Die Rollfuhrgebühren betragen:

Zwischen der Station Leoben S.B. und	für je angefangene 100 Kilogramm per Sendung
Leoben (Stadt) mit der Waasenvorstadt Mühlthal . . . . . . Judendorf . . . . . . Leitendorf	14 Heller

Die obigen Gebühren verstehen sich für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in, bezw. aus ebenerdigen Localitäten. Die Parteien können jedoch gegen Entrichtung einer besonderen Stockgebühr die Uebertragung der Güter in ober oder unter dem Erdgeschosse gelegene Localitäten verlangen. Die Stockgebühr beträgt 10 Heller für je angefangene 100 kg einer Sendung.

Für Güter, welche im Tarife, Theil I, als sperrig bezeichnet sind, gelangen die $1^1/_2$fachen, für Claviere und eiserne Cassen im Höchstgewichte von 500 kg per Stück gelangen die 5fachen Gebühren zur Einhebung. Güter mit einem Gewichte von mehr als 500 kg per Stück werden nur nach Uebereinkommen zugestellt, bezw. abgeholt.

Für die Beförderung eines zum Bahntransporte eingerichteten Möbelwagens ist einschliesslich des Auf- und Abladens der Möbel, sowie der eventuellen Stockgebühr und einer Leerfahrt eine Gesammtgebühr von 20 Kronen zu entrichten.

Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren berechnet. Dagegen sind bei vorkommenden Reparaturen die nachgewiesenen Baarauslagen zu vergüten.

Alle auf Grund dieses Tarifes eingehobenen Gebühren werden in die zugehörigen Frachtdocumente eingestellt.

Von der Zustellung sind ausgeschlossen:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, die bei der Station Leoben S.B. unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.

2. Sendungen, welche beschädigt oder unvollständig anlangen.

Von der Zustellung und von der Abholung sind ausgeschlossen:

1. Alle Sendungen, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5000 kg per Frachtbrief berechnet wurden (Wagenladungsgüter).

2. Explosive Güter.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft übernimmt die betriebsreglementmässige Haftung für die durch die Firma Max Withalm behufs Aufgabe zum Bahntransporte in der Station Leoben S.B. aufgelieferten Güter erst nach bahnämtlich vollzogener Annahme zum Transporte.

Die Organe der Firma Max Withalm sind verpflichtet, diesen Tarif bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen. Allfällige Beschwerden sind bei dem Stationsvorstande in Leoben S.B. oder bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einzubringen.

Wien, am 15. Mai 1900. [497]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Böhmische Nordbahn.

15. Mai. Der Gesammtverkehr in der Strecke Wratno—Lobes—Mšeno der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno wurde wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einhebung fester Zuschläge.) Die in neuerer Zeit eingetretenen aussergewöhnlichen Erhöhungen der Betriebskosten der Rhederei haben die Deutsche Levante-Linie genöthigt, eine Erhöhung ihrer Frachtraten eintreten zu lassen. Mit Rücksicht hierauf werden im obigen Verkehre vom 1. Juli 1900 ab bis auf Weiteres feste Zuschläge zu den Frachtsätzen der einzelnen Tarifclassen erhoben werden. Gleichzeitig tritt eine Erhöhung der für jede Frachtbriefsendung zu erhebenden Mindestfracht in Kraft.

Ueber die Höhe der Zuschläge und der demnächstigen Mindestfrachten geben die Verbands-Verwaltungen (einschliesslich der Deutschen Levante-Linie in Hamburg), sowie die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Flachs-Ausnahmetarif 19 im Gütertarife der Gruppe II.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1900 ab erhielt der Ausnahmetarif 19 für gebrechten Flachs folgende Fassung:

Ausnahmetarif 19 für gebrechten Flachs.

Im Verkehre von

a) sämmtlichen in der Provinz Schlesien gelegenen Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen,
b) folgenden in der Provinz Posen gelegenen Stationen des Directionsbezirkes Posen:

Biniew, Bojanowo, Chwalibogowo, Gostyn, Kankel, Kempen, Kobylin, Koschmin, Kosten, Kröben, Leuka, Lissa i. P., Rawitsch, Schildberg und Wollstein

sind der Frachtberechnung die im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen und die in der allgemeinen Kilometertariftahelle enthaltenen Frachtsätze*) des Specialtarifes III zugrunde zu legen.

Für Sendungen von mindestens 5000 kg für den Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kommen die Sätze des Specialtarifes II zur Anwendung.

— (Frachtberechnung für Eisenbahnfahrzeuge.) Mit Giltigkeit vom 3. Juni 1900 wird

a) im Gütertarife der Gruppe II der Preussischen Staatsbahnen und im Wechselverkehre dieser Gruppe mit den übrigen Preussischen Staatshahnen;
b) im Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr;
c) im Süd-Ost-Preussischen Güterverkehre;
d) im Militärbahn-Staatsbahn-Güterverkehr;
e) im Mitteldeutschen, Westdeutschen und Süddeutschen Privat-Güterverkehre;
f) im Hanseatisch-Ostdeutschen Güterverkehr

bei Beförderung von Eisenhahnwagen aller Art, Eisenbahn-Wagenkrahnen und Eisenbahn-Schneepflügen nach und von Oderberg, wenn Frachtberechnung für die Achse und das Kilometer erfolgt (§ 25 Ziffer 2b, 2c und 3 des vom 1. Jänner 1900 giltigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes Theil I B), ein Zuschlag von Mk. 1·20 für jedes Fahrzeug erhoben.

Werden den nach und von Oderberg zur Aufgabe gelangenden Eisenbahnfahrzeugen aller Art (wie in dem bezeichneten Theil I B unter 23 A aufgeführt) Begleiter beigegeben, so wird für jeden derselhen in den bezeichneten Tarifen eine Gebühr von Mk. 0·10 erhoben.

Berlin - Stettin - Sächsischer Güterverkehr. (Einheziehung neuer Stationen.) Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der sächsischen Neubaustrecke Scheibenberg — Zwönitz — voraussichtlich am 1. Mai 1900 — werden die an dieser Strecke liegenden neuen Güterverkehrsstellen Bernsbach, Elterlein und Grünhain in den directen Verkehr einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze etc. ist bei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für Stammholz.) Mit Wirksamkeit vom 6. Mai 1900 wurde die bayerische Station Diedorf in den Ausnahmetarif Nr. 1 b für Stammholz einbezogen. In der Schnitt-Tariftahelle A ist die genannte Station mit dem Theilfrachtsatze von Mk. 0·26 für 100 kg im Schnittpunkte V nachzutragen.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände. (Nachtrag 1 zum Theil I, Abtheilung B.) Mit 1. Mai 1900 wurde zum Theil I, Abtheilung B, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, der 1. Nachtrag ausgegeben, welcher als Ersatz des seitherigen § 34 der allgemeinen Tarifvorschriften neue Bestimmungen über bie Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen, ausserdem Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification enthält.

Die Drucksache kann von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Verkehr. (Nachtrag III zum Flachs-Ausnahmetarife 8.) Znm Ausnahmetarife 8 für die Beförderung von Flachs, Hanf u. s. w. von Russland nach Belgien und Frankreich vom 1. Juli 1898 trat am 5. Mai 1900 der Nachtrag III in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes und kann von der Drucksachen-Verwaltung in Köln-Deutz bezogen.

*) Wegen des Verkehres nach Oderberg vergleiche allgemeine Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger (E).

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Verkehr. (Neue Tarifnachträge.) Zu dem Gütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3, für den Verkehr zwischen Belgien und Russland vom 1. November 1898 traten am 14. April Nachträge in Kraft, und zwar Nachtrag 2 zum Heft 1 und je Nachtrag 1 zu den Heften 2 und 3. Sie enthalten Aenderungen und Ergänznngen des Tarifes, insbesondere neue Schnittfrachtsätze westlich vom Schnittpunkte für Eilgut in der Richtung nach Russland und für Eil- und Frachtstückgut in der Richtung von Russland. Die Nachträge können von der Drucksachenverwaltung in Köln-Deutz bezogen werden.

Rheinisch - Westphälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag VI.) Am 1. Juni 1900 tritt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. October 1896 in Kraft, enthaltend Aufnahme der Stationen Nürnberg Nordbahnhof und Nürnberg Nordostbahnhof in den Tarif, geänderte, grösstentheils ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Lenningsen, Unna-Königsborn, Welver und Wickede-Asseln, ein geändertes Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 1 für Holz etc., Ausdehnung des Ausnahmetarifes 2 b für Bimssand auf einige weitere bayerische Stationen, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Berlin - Stettin - Schlesischer, Ostdeutsch - Nordwestdeutscher und Oldenburg - Ostdeutsch - Berlin - Stettiner Güterverkehr. (Ausnahmetarife für rohe Baumwolle etc.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 wird die Station Friedland Ndr.-Schl. des Bezirkes Breslau als Empfangsstation in die in den oben bezeichneten Güterverkehren bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgüterverkehr. (Nachtrag 7 zum Tarife, Theil II.) Am 16. Mai 1900 trat der Nachtrag 7 zum Tarife, Theil II, in Kraft. Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifnachtrages 6 im Verfügungswege zur Einführung gebrachten und veröffentlichten Tarifmassnahmen Ergänzungen und Aenderungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften über die ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände, sowie der Vorhemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderung von Stationsnamen, Neudruck der Kilometertafel I, Einbeziehung einiger Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen, der Stationen Seesen und Wolfenbüttel der Braunschweigischen Landeseisenbahn, sowie der Station Marienborn des Directionsbezirkes Magdehurg für Sendungen von und nach Stationen der Kleinbahn Marienborn-Beendorf und Aenderungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife, u. A. Einrechnung eines Zuschlages von Mk. 0·01 für 100 kg zu den Sätzen des Rohstofftarifes für die Stationen der Neuhaldensleber und der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn. Ausserdem enthält der Nachtrag die Aufhebung der directen Verkehrsbeziehungen zwischen Gemünden Bayerische Staatshahn (Ortsverkehr) und einigen westlichen Stationen des Directionsbezirkes Magdeburg, Aufhebung der besonderen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 für Holz der Abtheilungen A und E, Berichtigungen und die bereits veröffentlichten erhöhten Tarifentfernungen für die Stationen Düsedau, Eichstedt i. Altm., Geest-Gottberg, Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. Die letzteren Entfernungen traten indess nicht, wie veröffentlicht, am 1., sondern erst am 16. Mai 1900 in Kraft. Soweit im Uebrigen Erhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 16. Juni 1900 ab Giltigkeit.

Die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch erhältlich ist.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Ladestellen Deutsch-Oth.) Mit sofortiger Wirksamkeit werden die vorläufig nur dem Wagenladungsverkehre dienenden Ladestellen

Deutsch-Oth (Bouvenberg),
Deutsch-Oth (Cabucières),
Deutsch-Oth (Pickberg),
Deutsch-Oth (Villerupt)

der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und die dem Gesammtgüterverkehr dienende Station Meisenthal der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischen Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. (Neuer Tarif, Heft 1—3.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni tritt ein neuer Tarif, Heft Nr. 1—3. in Kraft, und zwar enthält:

Heft Nr. 1: Besondere Bestimmungen und Tariftabellen (Allgemeine Kilometertariftabelle und Tariftabellen der Ausnahmetarife).

Heft Nr. 2: Kilometerzeiger und Tariftabellen (Stationsfrachtsätze) für den Verkehr mit den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (I), Breslau, Kattowitz, Posen (II), Berlin, Stettin (III), sowie der kgl. Militäreisenbahn, der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn, sowie zwischen den Stationen der ostdeutschen Privatbahnen unter einander.

Heft Nr. 3: Kilometerzeiger und Tariftabellen (Stationsfrachtsätze) für den Verkehr mit den Stationen der Directionsbezirke Altona, Hannover, Münster (IV), Erfurt, Halle, Magdeburg (V), Cassel, Frankfurt a. M., Mainz (VI), Elberfeld, Essen (VII), Köln, St. Johann-Saarbrücken (VIII), sowie der Oldenburgischen Staatsbahnen, Farge-Vegesacker, Hoyaer und Kreis Oldenburger Bahn.

Durch den neuen Tarif werden die nachstehenden Tarife und Frachtsätze aufgehoben:

1. der Tarif, Heft Nr. 1 und 2. vom 1. August 1896,
2. die Frachtsätze für den Verkehr zwischen der kgl. Militäreisenbahn und der Stargard-Cüstriner Eisenbahn des Militärbahn-Staatsbahntarifes vom 1. Mai 1897.
3. die Frachtsätze der Station Mölln i. L. der Lübeck-Büchener Eisenbahn im Verkehre mit Stationen der Greifswald-Grimmener und der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, sowie der Nebenbahnen Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauschau-Freiwaldau im Hanseatisch-Ostdeutschen Gütertarif, Heft 1, 3 und 4, vom 1. März 1896.

Durch den neuen Tarif treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen ein.

Bis zur Ausgabe des neuen Tarifes ertheilen über die Höhe der neuen Frachtsätze die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen auf Verlangen nähere Auskunft.

Magdeburg - Halle - Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Tarifergänzung.) Es werden einbezogen:

a) vom Tage der Betriebseröffnung, die voraussichtlich am 1. Mai 1900 erfolgt, die Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünhain der Sächsischen Staatsbahnen in den Magdeburg-Halle-Sächsischen und Norddeutsch-Sächsischen Güterverkehr (Tarifhefte 1 und 2);
b) am 1. Mai 1900 die Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) der Sächsischen Staatsbahnen in dem im Norddeutsch-Sächsischen Güterverkehr (Tarifheft 2) bestehenden Ausnahmetarif F für Rohblei und Rohzink unter den für diesen Ausnahmetarif geltenden Bedingungen;
c) am 1. Mai 1900 die Station Marienborn des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg in den Magdeburg-Halle-Sächsischen Güterverkehr.

Die directen Frachtsätze für die Station Marienborn des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg gelten nur für Sendungen von und nach Stationen der Marienborn-Beendorfer Kleinbahn, und zwar so, dass die Annahme und Auslieferung von Gütern etc. von oder an Privatpersonen — Ortsverkehr — ausgeschlossen ist.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 5. Mai 1900 ab wurden die Stationen der Neubaustrecke Callies—Falkenburg des Directionsbezirkes Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Frankfurt a. M. Bayerischer Güterverkehr. (Tarifänderungen.) Auf Seite 51 des Tarifes vom 1. Mai 1898 ist

1. bei der Verkehrsbeziehung Rosenbach-Ludwigshafen a. Rh. die richtige Gruppenziffer 1 wieder herzustellen, dagegen
2. bei der Verkehrsbeziehung Rosenbach-Ludwigshafen a. Rh. die Gruppenziffer 1 auf 2 abzuändern.

Soweit sich hiedurch für solche Sendungen zwischen Rosenbach und Ludwigshafen a. Rh., welche in Ludwigshafen a. Rh. auf dem Rhein stromaufwärts ankommen oder stromabwärts weitergehen, Frachterhöhungen ergeben, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis 1. Juni 1900 in Kraft.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neuer Tarif, Theil II, Heft 5.) Mit 1. Mai 1900 wurde der Tarif, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, enthaltend die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Berlin, Breslau, Danzig, Erfurt, Halle a. S., Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin, sowie der Nebenbahn Hansdorf-Priebus und der Lausitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Siftalbahn, der Tössthalbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und der Wald-Rüti-Bahn) andererseits neu ausgegeben. Durch denselben werden der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1891 nebst Nachträgen, der Tarif-Theil II, Heft 6, erste Abtheilung, vom 15. October 1893, die im Ausnahmetarife vom 1. Juli 1898 für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Schweizerischen Nordosthahn, sowie die Anhänge zu den Heften 1 und 2 des Theiles II der bayerisch - schweizerischen Gütertarife vom 1. Juli 1892 und 1. August 1895, enthaltend besondere Bestimmungen und Frachtsätze für Stationen der ehemaligen Werrabahn, aufgehoben. Soweit die bisher im Tarife, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, enthaltenen Frachtsätze für Eschwege und Salzgitter nicht in den Tarif-Theil II, Heft 3, erste Abtheilung, vom 1. Juli 1899 übergegangen sind, werden dieselben mit Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, aufgehoben. Soweit durch letzteren Frachterhöhungen oder Beschränkungen des directen Verkehres eingeführt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. Juli 1900 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes können von Ende April ab von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von Mk. 2 für das Stück bezogen werden.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Tarifänderungen.) 1. Im Verkehre der Preussischen Staatsbahnen mit den Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. der Main-Neckar-Bahn, Mannheim der Badischen Staatsbahnen, sowie mit Saargemünd und Scheidt b. St. Ingbert der Pfälzischen Bahnen können mit Giltigkeit vom 30. April 1900 in der Zeit bis zum 15. September 1900 zur Beförderung von Gegenständen von mehr als 10·5 m Länge in Ermanglung von SS- oder HH-Wagen andere für den Zweck geeignete lange offene Wagen mit einem, nöthigenfalls auch zwei Schutzwagen ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr verwendet werden.

2. Die im Tarifheft Nr. 1, Nachtrag V, vorgesehenen Entfernungen für den Verkehr zwischen Königsee (Thür.) des Bezirkes Erfurt und den Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. der Main-Neckar-Bahn wurden mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 um je 1 km ermässigt.

3. Am 1. Juli 1900 treten im Verkehre zwischen den Stationen Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg einerseits und den Stationen der Main - Neckar - Bahn, Pfälzischen Bahnen, Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Badischen Staatsbahnen, Bregthalbahn, Kaiserstuhlbahn und Württembergischen Staatsbahnen andererseits erhöhte Entfernungen in Kraft. Ausgenommen hievon ist der Verkehr der vorgenannten drei Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg mit den Stationen Bensheim und Darmstadt Haupthhf. der Main-Neckar-Bahn und Mannheim der Badischen Staatsbahnen, für welchen die Erhöhungen bereits am 20. Juni 1900 in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Deutsch-Französischer Verband, Verkehr über Elsass-Lothringen. (Ausnahme-Frachtsätze für Baumwolle.) Mit sofortiger Giltigkeit tritt für die Beförderung von roher Baumwolle von Le Hâvre und anderen französischen Nordseehäfen nach südbadischen Stationen ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe kann von der Drucksachencontrole der kaiser. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Der Tarif vom 15. Juni 1898 wird aufgehoben.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr, Gütertarif für Genf trs. und Verriérres trs. vom 1. Juli 1872. (Frachtberechnung für Glas etc.) Die in Absatz II des Ausschreibens Nr. 30 (T.-A. Nr. 29 der Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 24. Juni 1899) enthaltene Einschränkung, dass bei Wagenladungen die Artikel „Glasfliessen mit und ohne Drahteinlage, ferner Fussbodenplatten und Dachziegel" höchstens 30 pCt. des Gesammtgewichtes der einzelnen Ladung betragen dürfen, kommt mit sofortiger Wirksamkeit in Wegfall.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1446	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren und Maschinentheile der Pos. E—5 und 6	Stefanau	Wildenschwert St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anrechbthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	Heller 76	57	19	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1901, widrigenfalls jeder Anspruch auf Liquidirung der entfallenden Refactie erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Transporte müssen zum Baue einer mechanischen Weberei in Wildenschwert bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden, welcher Umstand auf den bezüglichen Frachtbriefen seitens der Station Wildenschwert bestätigt sein muss
				Prag St.E.G.					122	92	30			
			Cementrohre der Pos. C—7	Velim					56	42	14			
			Cement der Pos. C—6 und Kalk der Pos. K—4	Hohenstadt trs.					33	25	8			
				Prag St.E.G.					79	59	20			
			Bretter der Pos. H—18, Z—3	Hochstein					40	30	10			
				Budigsdorf					35	26	9			
1447	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatsbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Uj-Szolna	Oderberg K.O.E.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anrechbthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899	Verschieden	41 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1448	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Smidar	Smiritz (S.N.D.V B.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, vom 1. Jänner 1898	52 Heller	38 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird nicht berechnet

	1451	1450	1449
Fortlaufende Nummer			
Die Publication erfolgt — von der Eisenbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Böhmischen Commercialbahnen
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwesthahn
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kalkstein, unbearbeitet, und Kalksteinschotter der Pos. S – 55 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, vom 1. Jänner 1898	Bruchsteine und Schotter
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Ustrzyki	via Smichow—Hostiwitz: Radotin	Böhm.-Skalitz, Liebstadtl, Roth-Kosteletz, Semil, Skutsch, Weiss-Tremeschna
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Jasło	via Smichow—Hostiwitz: Kladno	Račic a. d. Trotina; Hořinoves
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Ost-Nordwest.Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Localgütertarife	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Es besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	180 Heller; 158 Heller	26 Heller*)	21; 36; 38; 24; 35; 18; 23; 35; 38; 26; 35; 20
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		*) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno bereits enthalten	Das Auf., bezw. Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. — Die Sendungen müssen zur Reconstruction von Bezirksstrassen und Bezirksbrücken bestimmt sein und muss auf den bezüglichen Original-Frachtbriefen der Bezirksausschuss in Jaroměř als Absender und Empfänger angeführt erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1452	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Pflastersteine der Classe C	Einsiedl	Hohenelbe	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Heller 64	41	23	Im Kartirungswege		Sendungen müssen zur Strassenpflasterung der Stadt Hohenelbe bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Stadtrath in Hohenelbe als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
				Chrast					72	47	25			
1453	**Südbahn-Gesellschaft**		Steine, auch Marmor der Pos. 8—55 b der Güterclassification des Tarifes, Theil I / der Pos. 8—55 a	St. Lorenzen	Marburg K. Bhf.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief / das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 21. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 21	Heller 12	Heller 9	Im Kartirungswege			
									22	12	10			
1454	**Südbahn-Gesellschaft**		Der im Tarif-Theil II, Abth. A, für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Februar 1898 enthaltene Schnittsatz Peri transit—München Centralhahnhof der Eilgntclasse a) von Frcs. 16·30 für 100 kg (Seite 10 des Nachtrages II), giltig für frische Blumen mit Schnellzügen, gelangt auch für „frische Erdbeeren" als Schnellzngsgut zur Anwendnng				bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege				Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
86	Nr. 53 vom 10. Mai 1900	1420	Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzschachteln nnd Kisten, verpackt	Senftenberg	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	In der Rubrik 4 (für Artikel) soll es richtig heissen: „Holzschachteln in Kisten verpackt"	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
87	Nr. 52 vom 8. Mai 1900	1401	Südbahn-Gesellschaft		Mehl (mit der Bestimmung nach englischen, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen ausserenropäischen Häfen)	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen österreichischen Stationen der Südbahn, sowie von Stationen der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn, dann von Martonvásár und Velencze	Triest S.B.	In Rubrik 5 dieser Verlautbarung sind die Stationen Martonvásár und Velencze, ferner in den Rubriken 8—11 die auf diese beiden Stationen bezughabenden Eintragungen zu streichen	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
21	Nr. 4 vom 11. Jänner 1900	332	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 des Tarif-Theiles I der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Gilvács	Feldkirch transit	Der in der vorhezeichneten Publication verlautbarte Kartirungs-Frachtsatz gelangt mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900 unter den gleichen Bedingungen auch für solche Holztransporte zur Anwendung, welche ab Feldkirch transit nach Deutschland und darüber hinaus weiter befördert, oder nach Bregenz transit. hezw. Lindau transit unter Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen reexpedirt werden	
22	Nr. 4 vom 11. Jänner 1900	345	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 des Tarif-Theiles I der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Bednarów Bolechów Borki wielkie Brody Czernowitz Dolina Hadikfalva Hatna Hliboka etc.	Feldkirch transit und Wilten transit	Die in der vorhezeichneten Publication verbauthaften Kartirungs-Frachtsätze gelangen mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900 unter den gleichen Bedingungen auch für solche Holztransporte zur Anwendung, welche ab Feldkirch transit, resp. Wilten transit nach Deutschland und darüber hinaus weiterbefördert, oder nach Bregenz transit, bezw. Lindau transit unter Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen reexpedirt werden	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. **Wien, 19. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Einführung des reformirten Zonentarifes im Personenverkehre auf den königlich Ungarischen Staatsbahnen. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Tetschen nach Bensen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten Dr. Julius Patzowsky in Böhm.-Leipa die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von der Stadt Tetschen über Altstadt, Theresienau, Liebwerd, Birkigt, Zautig und Höflitz nach der Stadt Bensen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. April 1900. Z. 17.995/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn in Marburg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Ludwig Philipp Schmidt in Graz die mit dem Erlasse vom 28. April 1899, Z. 17.970/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 55 vom 13. Mai 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft oder mit einem anderen mechanischen Motor zu betreibende Kleinbahn in Marburg, und zwar von der Mauth oder dem Südbahnhofe durch die Tegetthoffstrasse über den Burgplatz, durch die Postgasse und Herrengasse über den Hauptplatz, durch die Schlachthausgasse über die Draubrücke, durch die Triesterstrasse, Bergstrasse, Franz Josefstrasse und Werkstättenstrasse zum Kärntner Bahnhofe und von dort nach Brundorf auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. April 1900. Z. 20.156/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von der Station Göding in das Innere der Stadt Göding.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Vereinigten Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals B. Egger & Comp. in Wien die mit dem Erlasse vom 19. Mai 1899, Z. 19.602/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 65 vom 8. Juni 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit dem Erlasse vom 19. October 1899, Z. 47.861/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 133 vom 21. November 1898), auf weitere sechs Monate verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Kleinbahn von der Station Göding der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in das Innere der Stadt Göding neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 25. April 1900. Z. 19.296/2.

Einführung des reformirten Zonentarifes im Personenverkehre auf den königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 55 vom 9. Mai 1900 verlautbart die Tarifsätze des über Anordnung des kgl. ungarischen Handelsministers reformirten Personentarifes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, welcher im Bereiche sämmtlicher dadurch berührten Relationen voraussichtlich schon am 1. Juli 1900 in Kraft treten wird.

Die einzelnen Positionen dieses auf Basis des gegenwärtig giltigen Zonentarifes, und zwar speciell im Fernverkehre, das ist über 21 km aufwärts, erstellten A. Personentarifes, welcher sich im entsprechenden Verhältnisse auch auf B. den Reisegepäckstransport bezieht, sind folgende:

A. Personentarif.

Zone	Distanz in Kilometern		Fahrpreise für eine Person in Kronen für Personenzüge I.	Personenzüge II.	Personenzüge III.	Eilzüge I.	Eilzüge II.	Eilzüge III.
1	21—25	alt	1·20	0·80	0·50	1·50	1·—	0·60
		neu	1·20	0·80	0·50	1·50	1·—	0·60
2	26—40	alt	2·40	1·60	1·—	3·—	2·—	1·20
		neu	1·80	1·20	0·80	2·40	1·60	1·—
3	41—55	alt	3·60	2·40	1·50	4·50	3·—	1·80
		neu	2·70	1·80	1·20	3·60	2·40	1·50
4	56—70	alt	4·80	3·20	2·—	6·—	4·—	2·40
		neu	3·60	2·40	1·60	4·80	3·20	2·—
5	71—85	alt	6·—	4·—	2·50	7·50	5·—	3·—
		neu	4·50	3·—	2·—	6·—	4·—	2·50
6	86—100	alt	7·20	4·80	3·—	9·—	6·—	3·60
		neu	5·40	3·60	2·40	7·20	4·80	3·—
7	101—115	alt	8·40	5·60	3·50	10·50	7·—	4·20
		neu	6·30	4·20	2·80	8·40	5·60	3·50
8	116—130	alt	9·60	6·40	4·—	12·—	8·—	4·80
		neu	7·20	4·80	3·20	9·60	6·40	4·—
9	131—145	alt	10·80	7·20	4·50	13·50	9·—	5·40
		neu	8·10	5·40	3·60	10·80	7·20	4·50
10	146—160	alt	12·—	8·—	5·—	15·—	10·—	6·—
		neu	9·—	6·—	4·—	12·—	8·—	5·—
11	161—175	alt	13·20	8·80	5·50	16·50	11·—	6·60
		neu	9·90	6·60	4·40	13·20	8·80	5·50
12	176—200	alt	14·40	9·60	6·—	18·—	12·—	7·20
		neu	11·—	7·50	5·—	14·70	10·—	6·20
13	201—225	alt	16·20	10·80	7·—	21·—	14·—	8·60
		neu	12·10	8·40	5·60	16·20	11·20	6·90
14	226—250	alt	18·—	12·—	8·—	24·—	16·—	10·—
		neu	13·20	9·30	6·20	17·70	12·40	7·60
15	251—275	alt	18·—	12·—	8·—	24·—	16·—	10·—
		neu	14·30	10·20	6·80	19·20	13·60	8·30
16	276—300	alt	18·—	12·—	8·—	24·—	16·—	10·—
		neu	15·40	11·10	7·40	20·70	14·80	9·—
17	301—325	alt	18·—	12·—	8·—	24·—	16·—	10·—
		neu	16·50	12·—	8·—	22·20	16·—	9·70
18	326—350	alt	18·—	12·—	8·—	24·—	16·—	10·—
		neu	17·60	12·90	8·60	23·70	17·20	10·40
19	351—400	alt	18·—	12.—	8.—	24·—	16·—	10·—
		neu	18·70	13·80	9·20	25·20	18·40	11·20
20	401—∞	alt	18·—	12·—	8·—	24·—	16·—	10·—
		neu	20·—	15·—	10·—	27·—	20·—	12·—

B. Gepäckstarif.

	Preis für die ersten 50 kg in Kronen	für weitere je 10 kg
1 bis 50 km	0·50	0·10
51 „ 100 km	1·—	0·20
101 „ 200 km	2·—	0·40
201 „ 300 km	3·—	0·60
301 „ 450 km	4·—	0·80
451 „ 600 km	5·—	1·—
601 „ ∞ km	6·—	1·20

Im Interesse der Erläuterung der Motive, welche den Handelsminister zur Einführung dieser Reformen veranlassten, sei mit Zuhilfenahme einiger dem „Pester Lloyd“ entnommenen Daten Folgendes im retrospectiven Vergleiche mit der gegenwärtig noch in Kraft stehenden Tarifirung von A und B hervorgehoben:

A. Im Personenverkehre.

Als wesentlichster Mangel des Zonentarifes wurde bereits seit längerer Zeit der Umstand erkannt, dass der Personenverkehr in den mittleren Entfernungen, das ist

von 26 bis 175 km, nicht jene Entwicklung aufweist, welche nach den gewährten Preisreductionen zu erwarten war und sich bei den kleinen und grossen Entfernungen, alle Erwartungen übertreffend, gezeigt hat. Das Zurückbleiben dieses Verkehres war um so auffallender, als der Zuwachs nicht einmal jene Ziffer erreichte, welche erfahrungsgemäss die natürliche Verkehrsentwicklung zu ergeben pflegt, wie dies aus den folgenden statistischen Daten erhellt:

Die Anzahl der beförderten Personen hat per Kilometer betragen:

	im Jahre 1888	im Jahre 1898	Zunahme
im Nachbarverkehre inclusive der I. Zone des Fernverkehres	419	2890	590 %
in der II.—XIII. Zone . .	848	1083	28 %
in der XIV. Zone	35	181	412 %
zusammen .	1302	4154	217 %

Die Einnahmen waren per Kilometer in Kronen:

	im Jahre 1888	im Jahre 1897	Zunahme
im Nachbarverkehre inclusive der I. Zone des Fernverkehres	300	1198	299 %
in der II.—XIII. Zone . .	3236	3412	5 %
in der XIV. Zone	523	1927	268 %
zusammen .	4059	6537	61 %

Dem gegenüber zeigen einige ausländische und die Oesterreichischen Staatsbahnen während derselben Zeit, d. i. von 1888 bis 1897, folgende Verkehrsentwicklung:

	Zunahme der beförderten Personen in Percenten	Zunahme der Einnahmen in Percenten
Bayerische Staatsbahnen .	49	27
Sächsische Staatsbahnen .	62	28
Preussische Staatsbahnen .	85	29
Oesterr. Staatsbahnen . .	38	37

Aus diesen Daten ist zu ersehen, dass auf diesen Bahnen, deren Personentarife auf dem alten System beruhen und zumeist auch höher sind als der ungarische Staatsbahntarif, die absolute und auch die durchschnittliche Verkehrszunahme der letzten 10 Jahre unvergleichlich höher steht als diejenige der mittleren Zonen auf den Ungarischen Staatsbahnen. Aber auch abgesehen von diesem Vergleiche, zeigen die Staatsbahndaten für sich allein einen auffallenden Abstand, welcher zu der Annahme berechtigt, dass der Verkehr der mittleren Zonen gegenüber der abnorm grossen Verkehrszunahme in den kleinen und den grossen Entfernungen ganz entschieden stagnirt und dass hier ein Constructionsfehler des Zonentarifes vorliegen müsse. Diese abnorm unverhältnissmässige Verkehrsentwicklung der verschiedenen Relationen eines und desselben Eisenbahnnetzes findet ihre Erklärung darin, dass die früher bestandenen viel zu hohen Fahrgebühren nicht in allen Relationen genügend und gleichmässig reducirt wurden. Im Nachbarverkehre und auf Entfernungen über 225 km (XIV. Zone) gewährte man Ermässigungen bis zu 86 Percent, während in den mittleren Entfernungen die Tarifreductionen der normalen Fahrpreise blos 34—50 Percent betragen haben; gegenüber den Preisen der bestandenen Rückfahrkarten, Rundreisebillets u. s. w. verringert sich das Mass dieser Ermässigungen noch wesentlich.

Nachdem nun die mehr als zehnjährigen Erfahrungen es unzweifelhaft klargelegt hatten, dass die Schaffung eines grossen Personenverkehres in Ungarn nur mittelst wesentlich reducirter Fahrpreise zu erreichen ist, musste man schliesslich zu dem Resultate gelangen, dass man in den mittleren Entfernungen ein entsprechendes Ergebniss ebenfalls nur dann erwarten kann, wenn man dem Reisepublicum verhältnissmässig ähnliche Taxen zur Verfügung stellt, wie in den kleinen und ganz grossen Entfernungen; eine Correctur des Zonentarifes war daher schon aus diesem Gesichtspunkte geboten. Es haben jedoch nicht blos die Erfahrungen der Ungarischen Staatsbahnen zu diesem logischen Schlusse geführt, es wird derselbe noch kräftig durch jene Lehren unterstützt, die aus der Entwicklung des Personenverkehres der Oesterreichischen Staatsbahnen geschöpft werden können. Auf den Linien dieser Bahnen wurde im Jahre 1890 der sogenannte Kreuzertarif eingeführt, welcher beiläufig folgenden gleichförmigen Ermässigungen entsprach:

	Personenzüge	Eilzüge
III. Classe	50 %	40 %
II. „	33 %	20 %
I. „	10 %	10 %

Nachdem die Resultate nicht befriedigten, wurden die Gebühren später beiläufig um 15 Percent erhöht. Im Gegensatze zu diesem Vorgehen wurden auf den Ungarischen Staatsbahnen die Ermässigungen in allen Classen und bei beiden Zugsgattungen so ziemlich gleichmässig gewährt, so dass die Fahrpreise zwischen Eil- und Personenzügen und zwischen den einzelnen Wagenclassen zu einander in ein richtigeres Verhältniss gebracht wurden. Die Consequenzen dieser verschiedenartigen Systeme zeigten sich nun in den Resultaten in sehr prägnanter Weise. Während in Oesterreich, den ungarischen Zonen entsprechend in der Zeit von 1890 auf 1897

	der Verkehr	die Einnahmen
von 1— 25 km	um 6 %	um 30 %
„ 26—225 km	„ 33 %	„ 38 %
über 226 km	„ 22 %	„ 15 %

gestiegen sind, also in den mittleren Zonen den grössten Zuwachs ergeben, zeigt sich in Ungarn in diesen Zonen die kleinste Zunahme.

Im Interesse der Herstellung des Gleichgewichtes wurden nun im neuen Tarife die Taxen des Nachbarverkehres bis 25 km, also inclusive der I. Zone des Fernverkehres, ferner die bestehenden Entfernungseintheilungen unverändert belassen und die Preisänderungen erst in den folgenden Zonen vorgenommen. Den Ausgangspunkt bildeten sowie bei der ursprünglichen Aufstellung die Taxen der III. Classe der Personenzüge. Von der II. bis zur XI. Zone (bis 175 km), deren Entfernungen je 15 km betragen, wurde die Einheit von 50 auf 40 Heller, also um 20 Percent herabgesetzt; in der XII. und XIII. Zone, deren Entfernungen je 25 km betragen, wurde der Zuschlag von 50, resp. 100 Heller auf 60 Heller fixirt, wodurch in der XIII. Zone eine Gebühr von 5 Kronen 60 Heller resultirt. Nachdem nun eine Ermässigung in den Relationen über 225 km nach den bisherigen Erfahrungen nicht nothwendig erschien, mussten die Zonen behufs Erreichung der gegenwärtigen Maximalgebühr von 8 Kronen entsprechend hinausgeschoben werden; systematisch konnte dies nur durch Erstellung von weiteren vier Zonen zu 60 Heller mit

einer Entfernung von je 25 km durchgeführt werden, wodurch die bisherige Höchstgebühr von 8 Kronen bei 325 km erreicht wird, während die Maximalgebühr von 8 auf 10 Kronen erhöht und dementsprechend noch eine Zone mit 25 km und eine mit 50 km errichtet wurde, so dass die Zone ohne Grenze — die XX. — bei 401 km beginnt. Diese Ermässigungen betrugen in Relationen von über 401 km selbst nach diesen Erhöhungen gegenüber den früheren normalen Preisen — z. B. in den Relationen Budapest—Fiume oder Kronstadt und Kronstadt—Ruttka — noch immer 64—82 Percent; rein sachlich kann man daher gegen diese Consequenz der Reform wahrhaftig keine Klage erheben.

Die Taxen der II. Classe der Personenzüge wurden durch einen 50percentigen Zuschlag zu jenen der III. Classe gebildet, wodurch sich der Preisunterschied zwischen den zwei Classen gegen früher zum Vortheile der Reisenden vermindert, weil hiedurch ein Uebergehen von der III. Classe in die II. erleichtert wird. Die Taxen der I. Classe der Personenzüge entsprechen bis zur XI. Zone dem Anderthalbfachen der II. Classe; von da weiter ist der Zuschlag um eine Kleinigkeit geringer und zeigen sich auch zwischen der I. und II. Classe kleinere Preisunterschiede als bisher.

Bei den Eilzugsgebühren wurden in der III. Classe die bisherigen Zuschläge zu den Personenzugsgebühren, das ist je 10 Heller für eine Zone, beibehalten und blos die letzten zwei Zonen behufs Aufrundung regulirt. In der II. Classe wurden zu den Personenzugsgebühren bis zur XI. Zone ebenfalls die bisherigen Differenzen, das ist je 20 Heller für eine Zone, zugeschlagen, während in den übrigen Zonen mit grösserer Entfernung dieser Zuschlag um je 10 Heller erhöht wurde, wodurch die Maximalgebühr von 16 Kronen sich auf 20 Kronen erhöht. In der I. Classe wurde derselbe Vorgang mit dem Unterschiede beobachtet, dass die Zuschlagstaxe zu den Personenzugsgebühren der II. Classe bis zur XI. Zone je 30 Heller beträgt; in dieser Classe wurde die Maximalgebühr von 24 auf 27 Kronen erhöht. Diese Tarifbildung bietet dem Publicum, wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich ist, den Vortheil, dass die früheren Personenzugspreise mit den neuen Eilzugspreisen bis zu einer Entfernung von 250 km beinahe ganz gleich sind.

B. Im Gepäckstarife.

Der vor nicht langer Zeit erhöhte Gepäckstarif der Ungarischen Staatsbahnen gab namentlich bei Aufgabe mehrerer Gepäcksstücke zu begründeten Klagen Anlass, weil die Berechnung nach dem durchschnittlichen Gewichte der Stücke häufig ungerechtfertigt und auch unbeabsichtigt hohe Gesammtgebühren ergab und das Publicum in Unkenntniss der Tarifbestimmungen den Anomalien und der formell richtig scheinenden Benachtheiligung nicht vorbeugen konnte; nachdem ferner der ursprüngliche Zweck des Tarifsystems, die Vereinfachung der Manipulation, durch den Wegfall der Abwage des Gepäckes ebenfalls nicht vollkommen erreicht werden konnte, musste man sich durch Rückkehr zur Berechnung nach dem Gewichte zu einer gründlichen Remedur entschliessen. Der neue Tarif ist, wie aus den Ziffern der Tariftabelle B des Vorangehenden ersichtlich, äusserst einfach und auch für das Publicum leicht verständlich construirt, indem bei Aufgabe von 50 kg Gepäck die bisherigen Taxen unverändert bleiben und für weitere je 10 kg ein sehr mässiger fixer Zuschlag berechnet wird.

Durch diesen Tarif werden nicht blos die erwähnten Anomalien beseitigt und der Transport mehrerer Gepäcksstücke sowohl bis zu 50, als über 50 kg Gesammtgewicht verbilligt, sondern es tritt eine Ermässigung auch in solchen Fällen ein, wenn einzelne Gepäcksstücke das Gewicht von 50 kg überschreiten; so entfallen zum Beispiel:

	Für 4 Gepäcksstücke im Gesammtgewichte von 160 kg		Für 1 Gepäcksstück von 60 kg	
	nach dem bisherigen Tarife	nach dem neuen Tarife	nach dem bisherigen Tarife	nach dem neuen Tarife
	Kronen			
auf 100 km .	4·—	3·20	2·—	1·20
„ 200 km .	8·—	6·40	4·—	2·40
„ 450 km .	16·—	12·80	8·—	4·80

Die Einnahme aus dem Gepäcksverkehre wird diese Reform nicht wesentlich beeinflussen, weil nach den statistischen Aufzeichnungen beiläufig vier Fünftel der Einnahmen auf jenes Gepäck entfallen, welches die 50 kg nicht übersteigt und dessen Taxen unverändert bleiben.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Eine eingetretene ungünstige Gestaltung der geschäftlichen Conjuncturen kann nicht in den Begriff „vis major“ einbezogen werden.

Das Budapester Handels- und Wechselgericht hat seinerzeit ein abweisliches Urtheil in Betreff einer Klage erbracht, die eine Privatfirma gegen die Ungarischen Staatsbahnen wegen Refactiezahlung im Betrage von fl. 40.474 erhoben. Das Handelsgericht sprach bei diesem Anlasse aus, es sei der erklärliche Zweck der Refactie, die nur für gewisse Relationen gegeben werde, die Transporte in der bestimmten Richtung zu steigern, und nachdem die Parteien nicht darin übereingekommen sind, dass das in einer Relation erreichte Mehrquantum in die zweite Relation eventuell eingerechnet werden könne, muss angenommen werden, dass die Refactie nur dann bezahlt wird, wenn in jeder Relation das bedungene Mindestquantum erreicht wurde. Die königliche Tafel hat das erstinstanzliche Urtheil bestätigt, und nachdem der Kläger auch vorgebracht hatte, dass die in Serbien bestandenen politischen Verhältnisse die Aufbringung des bedungenen Waarenquantums unmöglich gemacht hätten und sonach eine vis major vorhanden gewesen wäre, sprach die königliche Tafel weiter aus, dass die vis major den Kläger eventuell von der Erfüllung seiner Verbindlichkeiten entbindet, jedoch nicht berechtigt, die im Falle der Vertragserfüllung stipulirten Vortheile für sich fordern zu können. Die königliche Curie (Oberster Gerichtshof) hat mit Entscheidung Zahl 1396/99 das Urtheil der zweiten Instanz aufrecht erhalten und bezüglich der vis major die principielle Erklärung gegeben, dass die aus welchem Grunde immer eingetretene ungünstige Gestaltung der geschäftlichen Conjuncturen nicht unter den Begriff der vis major fallen könne.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gross-Siegharts—Raabs. (Object in km 2·491: Eisenconstruction.) Die von der Bauunternehmung Brunetti, List & Radl vorgelegten Detailpläne für die Eisenconstruction des Objectes von 6 m Lichtweite in km 2·491 der Localbahn Gross-Siegharts—Raabs wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 11.450.]

— (Object in km 9·130.) Das von der Bauunternehmung Brunetti, List & Radl vorgelegte Project für die Eisenconstruction des 2 m weiten offenen Objectes in km 9·130 der Localbahn Gross-Siegharts—Raabs wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 16.376.]

Localbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau L.B. (Typenpläne für den Unter- und Oberbau.) Die von der Eisenbahn Wien-Aspang vorgelegten Typenpläne für den Unter- und Oberbau, welche bei dem Baue der Localbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau L.B. zur Anwendung gelangen sollen, wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 15.153.]

Localbahn Kolin-Čerčan. (Sazawabrücke in km 37·7039.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Pläne für das Mauerwerk und die Eisenconstruction der Brücke von 70 m Lichtweite über den Sazawafluss in km 37·7039 der Localbahn Kolin-Čerčan mit Abzweigung von Rattay nach Kačov wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 16.996.]

Localbahn Kimpolung-Dornawatra. (Unterbaunormalien.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Normalien für den Unterbau der Localbahn Kimpolung-Dornawatra wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.873.]

Elektrische Kleinbahnen in Bodenbach und Umgebung. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Vertretung der Gemeinde Bodenbach vorgelegten generellen Projectes der elektrischen Kleinbahnen in Bodenbach und Umgebung im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 14.827.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Strecke von der Thaliastrasse durch die Fesstgasse zur Ottakringer Hauptstrasse: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen: von der Thaliastrasse durch die Fesstgasse bis zur Ottakringer Hauptstrasse die Trassenrevision, Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung auf den 22. Mai anberaumt. [E.-M.-Z. 23.265.]

Projectirte Waldbahn im Zeleniankathale. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg bat hinsichtlich des von W. Adam Schmidt, Miteigenthümer der Güter Skoła, vorgelegten Projectes einer schmalspurigen Waldindustriebahn mit Locomotivbetrieb im Zeleniankathale von der bestehenden Ladestelle Elbusz nächst km 48·0/4 der k. k. Staatsbahnlinie Stryj—Kowoczne die politische Begehung auf den 25. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Verhandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Verwendung stehende k. k. Bezirksbauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 23.269.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Lundenburg—Brünn: Bauconsensertheilung für den Wasserabfluss in km 117·0/1.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die projectirte Sanirung der Wasserabflussverhältnisse in km 117·0/1 der Babnstrecke Auspitz—Branowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 23.103.]

— (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Stiebnig.) Die k. k. schlesiscbe Landesregierung hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Stiebnig auf der Bahnlinie Wien—Krakau im Namen des k. k. Eisenbabnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 17.894.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Errichtung einer eigenen Transito-Verrechnungsstelle in Wien I (K.E.B.) mit der Bezeichnung „Hütteldorf-Hacking transit".) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wurde mit 1. März in Wien I (K.E.B.) transit eine eigene Transito-Verrechnungsstelle mit der Bezeichnung „Hütteldorf-Hacking transit" errichtet.

— (Staatsbahn-Direction Linz: Abänderung der Bezeichnung der Station Wels Stadt.) Zufolge Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wurde vom 1. Mai angefangen die bisberige Bezeichnung der in der Strecke Wels—Unterrohr gelegenen Station Wels Stadt auf „Wels Localbahn" abgeändert.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Aenderung des Stationsnamens Raspenau-Liebwerda in „Raspenau".) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn wurde die Bezeichnung der Station Raspenau-Liebwerda von dem Zeitpunkte der Eröffnung der Localbahn Raspenau-Weissbach, d. i. mit 3. Mai, zum Unterschiede von der Station Haindorf-Liebwerda der vorgenannten Localbabn, auf den einfachen Namen „Raspenau" abgeändert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Eröffnung der Nebenbahn Bischweiler-Oberhofen.) Am 1. Mai ist die 3·656 km lange Verbindungslinie (Nebenbabn) Bischweiler—Oberhofen für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Neue Stationen sind an dieser die Strecken Strassburg—Weissenburg und Hagenau—Röschwoog—Rastatt verbindenden Linie nicbt errichtet.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen Directionsbezirk Bromberg: Neubaustrecke Callies—Falkenburg.) An der mit 1. Mai eröffneten Neubaustrecke Callies—Falkenburg (siehe Vrdgs.-Bl. Nr. 53 vom 10. Mai, Seite 1251) liegen die Stationen Alt-Körtnitz, Balster Nord, Callies Stadt, Märk.-Friedland, Virchow und Wutzig. Balster Nord und Virchow sind Personenhaltepunkte und dienen dem Personen- und Gepäcksverkebre mit Stationen der vorgenannten Neubaustrecke. Gepäcksstücke werden daselbst unabgefertigt mitgenommen; die Fracht hiefür wird auf der nächstgelegenen Station erhoben. Die übrigen Stationen sind für den vollen Verkehr eingerichtet; nur in Alt-Körtnitz, Callies Stadt und Wutzig können Fahrzeuge und Sprengstoffe nicht abgefertigt werden.

— (Directionsbezirk Münster: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Klecken.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist am 1. Mai die an der Strecke Bremen—Hamburg gelegene, bisher nur für den Personenverkebr eingerichtete Haltestelle Klecken nunmehr auch für den unbeschränkten Gepäcks-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

— (Directionsbezirk Kattowitz: Eröffnung der Haltestelle Langlieben.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 1. Mai die an der Nebenbahn Cosel—Poln.-Neukirch zwischen den Haltestellen Reinschdorf und Sakrau-Suckowitz gelegene Haltestelle Langlieben eröffnet. Dieselbe erhält die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, lebenden Thieren, Leichen, Eil- und Frachtgütern, sowie Fahrzeugen. Dagegen ist die vorgenannte Haltestelle zur Annabme und Ausgabe von Sprengstoffen nicht geeignet.

— (Ziederthal-Eisenbahn [Landeshut i. Schl.—Albendorf]: Eröffnung der Haltestelle Berthelsdorf.) Zufolge Kundmachung der Centralverwaltung für Secundärbahnen, Hermann Bachstein in Berlin, ist am 1. Mai die Haltestelle Berthelsdorf der Ziederthal-Eisenbahn (Landeshut i. Schl.—Albendorf) für den Personen-, Vich- und Güterverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung der Kreiseisenbahn Rathenow-Paulinenaue.) Am 2. April ist die 37·5 km lange Kreiseisenbahn Rathenow-Paulinenaue mit den Stationen Stechow

Ferchesar-Stechow, Kotzen, Kriele, Haage-Senzke, Senzke, Wagenitz und Brädikow für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Diese Bahn schliesst in Rathenow an die Linie Berlin—Rathenow—Stendal und in Paulinenaue an die Strecke Berlin—Wittenherge der Preussischen Staatsbahnen an.

— (Westphälische Landeseisenbahn: Auflösung der Betriebs-Direction.) Einer Publication zufolge ist die bisherige Betriebsdirection der Westphälischen Landeseisenbahn aufgelöst worden und wird die Verwaltung lediglich durch die Direction der Gesellschaft geführt. Sämmtliche, die vorbezeichnete Bahn berührenden Zuschriften sind daher an die Direction der Westphälischen Landeseisenbahn in Lippstadt zu richten.

Oldenburg. (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen: Eröffnung des Haltepunktes Kirchhammelwarden.) Einer Kundmachung der grossherzogl. Oldenburgischen Eisenbahn-Direction zufolge ist am 1. Mai der zwischen den Stationen Hammelwarden und Brake (Oldbg.) gelegene Haltepunkt Kirchhammelwarden für den beschränkten Personenverkehr eröffnet worden.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Nebeneisenbahn Zwönitz-Scheibenberg.) Am 1. Mai ist die 26·12 km lange, eingeleisige, vollspurige Neubaulinie Zwönitz—Scheibenberg mit den Stationen Bernsbach, Beierfeld, Grünhain, Elterlein und Hermannsdorf für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Der Betrieb erfolgt nach Massgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands". Die Haltestelle Beierfeld hat beschränkten Güterverkehr.

China. (Eröffnung einer Theilstrecke der Eisenbahn Peking-Hankau.) Am 28. April ist von der Eisenbahn Peking-Hankau ein neuer, 32 km langer Bahnabschnitt, der bei Uan-Tut endet, für den Personenverkehr dem Betriebe übergeben worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 16. bis 22. Mai 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

16. Mai, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Capitän C. Laneve, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traü, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

17. „ um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

18. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Danubio", Capitän D. Mistrorigo, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traü, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vailegrande, Cnrzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna und Spizza.

19. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traü, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

22. um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Capitän A. Marinobich, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängernng nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassiono und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Anfenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

16. Mai, Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cosciancich } um Mitternacht.
18. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cosciancich }
21. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cosciancich }

Vergnügungsfahrt:

20. Mai, um 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, nach Venedig.

Levante und Mittelmeer.

16. Mai, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

17. „ um 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Espero", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quarauta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea†, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas und Kustendje.

20. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Memfi", Capitän C. Tomassovich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè und Smyrna.

22. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Thalia", Capitän G. Ghezzo, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräns, Dardanelien, Constantinopel, Kustendje, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Piräus nach der Insel Cypern und in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapeznnt, Rizeh und Batum. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa und in Piräus nach Khios und Smyrna, sowie nach den Häfen Syriens-Caramaniens über Smyrna.

23. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührnng von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alessandrette, Mersyn und Rhodus, sowie nach der Insel Cypern.

† Die Ausstellung in Canea wurde am 1. Mai eröffnet und dauert einen Monat.

Ostindien, China und Japan.

23. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän G. Morovich, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay,** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Amphitrite", Capitän G. Costanzo, mit Berührung von Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay** nach China und Japan bis Kobe, sowie nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan), Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . , mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay,** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

9. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Maria Valerie", Capitän . . . . , mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

10. Juni, Dampfer „Urano", Capitän M. Dabcevich, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambnco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates anfgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Beim k. k. Landesgerichte Innsbruck als Handelssenat wurde am 17. April im Register für Gesellschaftsfirmen Fol. 163, Nr. 140/11, bei der Firma:

„Achenseebahn-Gesellschaft"

die Wiederwahl der turnusmässig ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsrathes Lorenz Zuckermandel und Gustav Moshagen mit je einer dreijährigen Functionsdauer eingetragen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Verlegung des Bureau.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge befindet sich das Bureau der obigen Bahn ab 5. Mai, Wien, I. Wallfischgasse Nr. 8, wohin allfällige Dienstcorrespondenzen in der Folge zu richten sind.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 36·7 km lange, im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehende Strecke Unterdrauburg—Wöllan, welche am 20. December v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferfristverlängerung wegen Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Mai 1900, Z. 23.481, wird im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63, Absatz 11, des Eisenbahn-Betriebsreglements die Lieferfrist für jene Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Thieren), welche auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Localbahnen infolge der Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen, als auch für den internationalen Güterverkehr verlängert. Diese Lieferfristverlängerung findet vom Tage dieser Verlautbarung bis 31. August 1900 Anwendung.

Die Thatsache der Beförderungsunterbrechung wird von der Station, in welcher das Gut ruht, auf dem Frachtbriefe handschriftlich oder mittelst Stampiglie vermerkt werden.

Wien, am 12. Mai 1900. [498]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Rückfahrkarten im Verkehre mit Paris.

Anlässlich der Pariser Weltausstellung gelangen in der Zeit vom 10. Juni bis 25. October 1900 für Schnellzüge giltige Rückfahrkarten mit 30tägiger Giltigkeitsdauer von Prag (St.B. oder Smichow) und Pilsen nach Paris mit wahlweiser Benützung über Furth i. W.—Nürnberg — Mühlacker oder Bretten oder Eppingen—Karlsruhe oder Nürnberg —Würzburg — Heidelberg—Karlsruhe—Strassburg—Avricourt oder Nürnberg—Würzburg—Aschaffenburg—Bingerbrück—Metz—Pagny s. M. zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von — nach und retour	Fahrpreis	
	I. Cl.	II. Cl.
	Francs	
Prag (St.B. oder Smichow)—Paris	226·35	156·05
Pilsen—Paris	204·35	143·15

Wien, am 15. Mai 1900. [499]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits, dann Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, sowie der ungarischen Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits über Körösmezö, Lawoczne, Mezö-Laborcz, Orló, Zwardon und Fehring zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1899 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 60 Hellern erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1900. [500]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer directer Fahrpreise.

Ab 1. Juni 1900 gelangen in nachbezeichneten Relationen directe Fahrkarten in beiden Richtungen zur Ausgabe:

Wien Westbahnhof—Jenbach und Schwaz, Schnellzug-Fahrkarten III. Classe;

Wien Südbahnhof—Warmbad Villach, Schnellzug-Fahrkarten I. und II. Classe;

Wien Südbahnhof—Kalwang und Selzthal, Personenzug-Fahrkarten aller 3 Classen;

Baden und Bruck a. d. Mur—Lend-Gastein, Schnellzug- und combinirte Fahrkarten I. und II. Classe;

Bruck a. d. Mur—Warmbad Villach, Schnellzug-Fahrkarten aller 3 Classen und Personenzug-Fahrkarten II. und III. Classe;

Semmering—Zell am See, Schnellzug-Fahrkarten I. und II. Classe;

Graz—Lend-Gastein, combinirte Fahrkarten I. und II. Classe und Personenzug-Fahrkarten II. und III. Classe;

Graz—Kalwang, Personenzug-Fahrkarten II. und III. Classe für einfache Fahrt, sowie für Hin- und Rückfahrt;

Graz—Selzthal, Personenzug-Fahrkarten I. Classe;

Triest Südbahnhof—Villa Vicentina, Schnellzug-Fahrkarten aller 3 Classen für einfache Fahrt, sowie für Hin- und Rückfahrt;

Salzburg—Velden, Personenzug-Fahrkarten II. und III. Classe.

Wien, am 16. Mai 1900. [501]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.

Einführung von Frachtsätzen durch Dienstanweisung Nr. 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 gelangt die Dienstanweisung Nr. 1 und 2 zum Theil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verband zur Einführung.

Erstere enthält die Aufnahme der Station Cosel in den Ausnahmetarif Nr. 15 (Benzin) und der Station Cernavoda in die Ausnahmetarife Nr. 14 (Petroleum) und 15 (Benzin).

Letztere enthält die Einführung ermässigter Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 II für Eier.

Wien, am 14. Mai 1900. [502]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Giltigkeitserweiterung der Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Bregenz transit und Lindau transit in den Tarifen, Theil IV, Heft 1, 2 und 4.

Ab 1. Juni 1900 finden die in den Tarifen des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Theil IV, Heft 1, vom 1. Februar 1899, Theil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1899 und Theil IV, Heft 4, vom 1. December 1898 enthaltenen Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Bregenz transit und Lindau transit bei Einhaltung der daselbst angeführten Bestimmungen auch Anwendung auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen unmittelbar nach deutschen Stationen und darüber hinaus reexpedirt werden.

Die in den genannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition bleiben hiebei unverändert aufrecht.

Wien, am 12. Mai 1900. [503]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband. Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Güterabfertigung im Verkehre mit der schmalspurigen Kleinbahn Lupków-Cisna.

Auf der schmalspurigen Kleinbahn Lupków-Cisna obliegt der Station Neu-Lupków, woselbst diese Kleinbahn in die Hauptlinie des östlichen Staatsbahnnetzes einmündet, die Kartirung und Verrechnung der Güter mit den Stationen dieser Kleinbahn.

Bis zur Aufnahme der Station Neu-Lupków in die directen Tarife werden in den in der Ueberschrift genannten Verbandverkehren alle nach den Stationen der genannten Kleinbahn bestimmten, bezw. von denselben originirenden Gütersendungen zu den für die Station Lupków giltigen Frachtsätzen nach, bezw. von Neu-Lupków direct abgefertigt.

Wien, am 16. Mai 1900. [504]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc.

Tarif vom 1. November 1897.

Einführung eines Nachtrages 4.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 tritt der Nachtrag 4 zum rubricirten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Rubengrube nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn, sowie eine Ergänzung des Entfernungszeigers.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1900. [505]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Personenverkehr mit Nordseebädern.

Einführung eines Tarifnachtrages 3.

Am 1. Juni 1900 tritt der Nachtrag 3 zu dem vom 1. Juli 1897 giltigen Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr von und nach Helgoland, Munkmarsch, Westerland, Wittdün-Amrum, Wyk a/Föhr und Büsum in Wirksamkeit.

Derselbe enthält: Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und Aenderungen und Ergänzungen der Preistafeln.

Wien, im Mai 1900. [506]

Diek. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Localbahn Raspenau-Weissbach.

Einführung eines Tarifes für den directen Personenverkehr.

Am 1. Juni 1900 tritt ein Tarif, Theil II, für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Localbahn Raspenau-Weissbach einerseits und Stationen der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits in Wirksamkeit.

Wien, im Mai 1900. [507]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Verband.

Einführung des Nachtrages 5 zum Tarife, Heft 3.

Mit 1. Juni 1900 tritt zum Deutsch-Niederländischen Verbandstarife vom 15. Februar 1898 der Nachtrag 5 zum Heft 3 in Kraft, welcher geänderte Frachtsätze für Eilgut und Stückgut enthält und in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld und bei der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·90, bezw. K 1·08 per Stück erhältlich.

Wien, am 13. Mai 1900. [508]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

Aufhebung der directen Frachtsätze im Verkehre mit Svojšic.

Am 1. Juni 1900 wird die Station Svojšic der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, die bisher lediglich dem Verkehre mit der dortigen Zuckerfabrik gedient hat, geschlossen.

Demzufolge treten die im Tarifheft 1 vom 1. April 1900 für Svojšic St.E.G. vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 (Samen und Sämereien aller Art) mit dem vorbezeichneten Tage ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 16. Mai 1900. [509]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 37 vom 31. März 1900 verlautbarte Tarif für den obbenannten Verkehr wird mit 1. Juli 1900 eingeführt.

Wien, am 16. Mai 1900. [510]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

a) Oesterreichisch-ungarischer Personenverkehr (Tarifheft I) über Brück a/L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass und Grammat-Neusiedl.
b) Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Slavonischen Drauthal-Localbahn andererseits.

Einführung neuer Personentarife.

Mit Rücksicht darauf, als ab 1. Juli 1900 ein neuer Local-Personentarif auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen zur Einführung gelangt, wird von dem gleichen Zeitpunkte ab auch je ein neuer Tarif für die beiden eingangs näher bezeichneten directen Personenverkehre hinausgegeben.

Hiedurch wird sowohl der ab 1. März 1900 giltige Tarif für den österr.-ungar. Personenverkehr, Heft 1, über Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass und Grammat-Neusiedl, als auch der ab 1. October 1899 giltige Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Slavonischen Drauthal-Localbahn andererseits ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieser neuen Tarife können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 17. Mai 1900. [511]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einrichtung eines Schlafwagencourses Budapest—Kufstein (München) und Aenderung von Schlafstellenpreisen.

Der derzeitige Schlafwagencours Budapest — Ala wird mit 31. Mai 1900 aufgelassen und verkehren diese Schlafwagen vom 1. Juni 1900 auf der Route Budapest—Kufstein (München) über Pragerhof—Marburg—Franzensfeste und umgekehrt.

Der Schlafstellenpreis I. Classe Budapest—Kufstein oder umgekehrt beträgt K 21·60.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 gelangen ferner unter Aufhebung der bisherigen Schlafstellengebühren Budapest—Venedig folgende Gebühren zur Einführung:

Budapest—Cormons oder umgekehrt:

I. Classe . . . . . Kronen 16·50
II. „ . . . . . „ 11·—

Budapest—Venedig oder umgekehrt:

I. Classe . . . . . Francs 19·55

Wien, am 16. Mai 1900. [512]

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 tritt für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr ein neuer Tarif unter dem Titel „Ausnahmetarife für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Triest und Fiume einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, Feldkirch transit und St. Margrethen transit andererseits via Brenner—Arl“ in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der vom 1. Jänner 1893 giltige Tarif für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr sammt den Nachträgen I—III mit Ende Juni 1900 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieser Ausnahmetarife sind bei den Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen zum Preise von 50 Hellern das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1900. [513]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1900 tritt ein neuer Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischen Personenverkehr in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der vom 1. Jänner 1898 giltige gleichnamige Tarif aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1900. [514]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Gaya und Wlkosch-Keltschan einerseits und Göding, Saitz, Rakwitz und Kostel andererseits über Bisenz-Pisek.

Mit 1. Juni 1900 gelangen in den eingangs näher bezeichneten Relationen directe Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe für einfache Fahrten zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenzug	
oder umgekehrt			II. Classe	III. Classe
			Fahrpreis in Hellern inclus. Stempel per Fahrkarte	
Gaya, Wlkosch-Keltschan	Göding . . .	Bisenz-Pisek	190	95
	Kostel, Rakwitz, Saitz		330	165

Wien, am 17. Mai 1900. [515]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1455	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische etc., des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	sämmtlichen österr. Versandstationen der untenstehenden Tabelle	den Stationen Bernsbach, Elterlein, Grünhain, Zwönitz der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes geltenden Bestimmungen	vom 20. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. April 1896		Mark per 10.000 kg Laut untenstehender Tabelle		Im Kartirungswege		

Stationen der Anssig-Teplitzer Eisenbahn

Nach oder von	Anssig	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Trlebschitz	Türmitz und Pröllitz-Ladepunkt	Ullersdorf		
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																			
Bernsbach	58·6	53·6	56·6	58·1	50·1	58·6	—	54·6	58·1	54·1	62·6	58·6	57·6	57·6	58·1	52·1	58·6	57·6		
Elterlein	55·6	50 6	53·6	55·1	47·1	55·6	—	51·6	55·1	51·1	59·6	55·6	54·6	54·6	55·1	49·1	55·6	54·6		
Grünhain	57·6	52·6	55·6	57·1	49·1	57·6	—	53·6	57·1	53·1	61·6	57·6	56·6	56·6	57·1	51·1	57·6	56·6		
Zwönitz	—	55·6	58·6	60·1	52·1	60·6	—	56·6	60·1	56·1	64·6	60·6	59·6	59·6	60·1	54·1	60·6	59·6		

Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Nach oder von	Billn	Bruch	Brüx	Dux-Liplitz	Eisenberg	Komotau	Kosten	Ladowitz	Littitz	Münchhof	Nürschan	Ober-Lentensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Staab	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf,		
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																			
Bernsbach	58·1	56·1	53·6	56·1	50·1	—	60·1	56·6	73·0	46·0	75 0	53·1	56·1	56·1	77·0	60·1	55·1	53·1		
Elterlein	55·1	53·1	50·6	53·1	47·1	—	57·1	53·6	75·0	43·0	77·0	50·1	53·1	53·1	79·0	57·1	52·1	50·1		
Grünhain	57·1	55·1	52·6	55·1	49·1	—	59·1	55·6	74·0	45·0	76·0	52·1	55·1	55·1	78·0	59·1	54·1	52·1		
Zwönitz	60·1	58·1	55·6	58·1	52·1	—	62·1	58·6	72·0	45·0	74·0	55·1	58·1	57·0	76 0	62·1	57·1	55·1		

Nach oder von	Stationen der St.E.G.			Stationen der Oe.N.W.B.		Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn														
	Anssig	Schönprießen	Strebichowitz-Vinaitz (Libuschiner Schacht)	Anssig	Grossprießen	Altkladno, Enschtěhrad, Dubý, Kladno, Neukladno	Carlsbad	Chodau	Dassnitz	Davidstbal	Falkenau a. d. Eger	Kaaden-Brunnersdorf	Komotau	Königsberg-Maria-Kulm	Krupa	Lnžna-Lischau	Nensattl	Rakonitz, Renč	Tuschnitz	Zleditz
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																			
Bernsbach	—	—	73·6	—	59·0	70·0	52·0	48·5	47·2	43·4	44·1	48·5	45·7	45·2	58·0	59·0	47·1	60·8	48·8	45·2
Elterlein	—	—	70·6	—	60·0	67·0	52·0	48 5	47·2	43·4	44·1	45·5	42·7	47·2	55·0	56·0	47·1	57·8	45·8	45·2
Grünhain	—	—	72·6	—	60·0	69·0	52·0	48·5	47·2	43·4	44·1	47·5	44·7	46·2	57·0	58·0	47·1	59·8	47·8	45·2
Zwönitz	59·2	56·4	75·6	59·2	57·0	72·0	51·0	47·5	45·1	42·4	43·1	50·5	47·7	43·2	60·0	61·0	46·1	62·8	50·8	44·2

Fortlaufende Nummer	1456	1457	1458	1459
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	Welser Localbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Calcium-Carbid	Frachtgüter aller Art	Garne der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Holz der Pos. H 19—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lend-Gastein	Wels Localbahn	Neudau / Burgau	Tarnów
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	den Grenzstationen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A und B, enthaltenen Linien	Wels	Wien (Matzleinsdorf)	Furth i. W. / Stupno-Bias / Tachau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen, sowie Einhaltnng der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendnngen müssen mit directen Frachtbriefen nach einer ausserhalb des österr.-ungarischen Zollgebietes gelegenen Station zur Aufgabe gelangen	Nachweisung eines Versandtes nnd Empfanges in der Station Wels Localbahn von zusammen 3300 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstignngsdaner Einhaltnng der allgemeinen Tarifbestimmnngen	Bei Aufgabe als Frachtgnt a) unter 5000 kg b) für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 1. Mai 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	a) Tarif-Theil II, Heft 3 des Westnngar.-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900 b) Tarif-Theil II, Heft 1 des Westnngar.-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. März 1899	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 6, giltig vom 1. Jänner 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	a) 320 Heller / b) 249 Heller — a) 313 Heller / b) 244 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Normale Frachtsätze der Classe B auf Grund der Gebührenberechnungstabellen im Tarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A nnd B	3 h für 100 kg hinsichtlich der in Wagenladnngen von mindestens 10.000 kg znm Transporte gelangten Artikel; 4 h für 100 kg hinsichtlich der Sendnngen nnter 10.000 kg	a) 249 Heller / b) 220 Heller — a) 244 Heller / b) 216 Heller	Heller: 295 / 211 / 217
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	a) 71 Heller / b) 29 Heller — a) 69 Heller / b) 28 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Aufnahmescheinen oder Frachtbrief-Duplicate, bezw. der auf eben denselben als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz bis längstens Ende Februar 1901		
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1460	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	Frachtsätze der Classen I und II	Starkenbach transit	Sittowa-Haje	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Heller 28	Heller 20	Heller 8	Im Kartirungswege		
			A, B, C, Sp.-T. I und 2 und Ansn.-T. II						Verschieden	18	Verschieden			
			Classen I und II		Priwlak-Ponikla				32	22	10			
			A, B, C, Sp.-T. I und 2 und Ansn.-T. I und II						Verschieden	20	Verschieden			
			Classen I und II		Jablonetz a. Iser				48	46	2			
			Ansn.-T. II						44	42	2			
			Classen I und II		Rochlitz				52	50	2			
			Ansn.-T. II						47	46	1			
				oder umgekehrt										
1461	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	bethelligten Verwaltungen	Gaskohlen	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	dem städtischen Central-Gaswerke a. d. Erdbergerlände	**Nachweisung des Bezuges eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) durch eine und dieselbe Gasanstalt.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen ausschliesslich zur Erzeugung von Leuchtgas Verwendung finden	vom 29. Mai 1900 bis 31. Mai 1901	Directe Kartirungs-Frachtsätze für Sendungen mineralischer Kohlen von den in der Rubrik 5 genannten Aufgabsstationen nach a) dem städtischen Central-Gaswerke a. d. Erdbergerlände und b) dem Gaswerke Erdberg	850 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	760 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	90 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente dürfen nicht bereits einen Rückvergütungsstempel tragen	
1462	**Südbahn-Gesellschaft**	Baros-Pakracer Eisenbahn	Holzstöcke, roh vorgerichtet, zur Herstellung von Spazier- und Schirmstöcken (auch bei Verladung in gedeckt gebauten Wagen)	Pakrac	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Hinsichtlich des Auf- und Abladens gelten die für Güter der Classe C festgesetzten tarifmässigen Bestimmungen	vom 22. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	220 Heller	176 Heller	44 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1463	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Tabak, roh, und zwar: Tabakblätter, unbearbeitete, und Tabakscbrot	Altona Bremen (Hauptbahnhof, Freihezirk) Brake (Oldenhnrg) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandshahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen nnd Zollinlandshahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham Nordenham (Fischereihafen) Hamhnrg B. Wilhelmsbnrg Hamhurg-Sternschanze Harhnrg H. Harbnrg U.E. Lübeck Pommerensdorf Stettin Swinemünde Warnemünde	Sedletz-Kuttenberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Dentsch-Oesterreichisch-Ugarischer Seehafeoverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. August 1898	Pfennige 327 322 342 322 324 322 318 228 226 259 262	308 303 323 303 305 303 299 228 226 259 262	19 19 19 19 19 19 19 — — — —	Im Kartirungswege		Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff hat der für Stettin bestehende Verbandssatz auch für Swinemünde Giltigkeit
1464	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Melasse und Osmosewasser	Lihochowitz Swolenowes (L.B.) via Kralnp—Vysočan	Lieben (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife	Heller Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 82 48		Im Kartirungswege		
1465	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Oderberg trs. Dombrau Karwin	Pándorf (Sopron-Pozsonyer Localeisenbahn)	Maximalquantum 1000 Tonnen. Die Sendungen müssen für die Győr-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn bestimmt sein, und hat auf den Frachtbriefen diese Eisenbahn oder ein Organ derselben als Adressat zu figuriren. Unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres	Heller 112·1 110 6 110 6	Heller 91·7 86·7 86·6	Heller 20·4 23·9 24·0	Im Rückvergütuogswege	Auf Grund der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1901 vorzulegen sind	In dem Oderberger Frachtsatze ist die Ueberfuhrsgebühr bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1466	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Magnesit (Bitterspath), roh, auch gebrannt, sowie gemahlen	Mitterdorf	Krompach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	190 Heller		Im Kartirungswege		
1467	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Pflastersteine	Krzesowice	Teschen K.F.N.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	35 Heller	31 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
23	Nr. 141 vom 12. December 1899	2874	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zucker der Pos. Z—8/a der Güterclassification	Troppau (St.B.)	Janernig	Die in der nebensteheud bezeichneten Publication enthaltenen ermässigten Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch für Sendungen desselben Artikels ab Wawrowitz-Zuckerfabrik nach Janernig Anwendung. Diese Abänderung gelangt mit Giltigkeit vom 22. Mai 1900 zur Durchführung	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
36	Nr. 146 vom 23. December 1899	3274	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Oesterr. Nordwestbahn Böhm. Nordbahn-Gesellschaft Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle in Fässern oder Cisternenwagen etc., sowie leere gebrauchte Petroleum- oder sonstige Mineralölfässer	Jaslo	Chrast (Oe.N.W.B.) Chrast (k.k.St.B.) Haida Hlinsko Humpoletz (L.B.) Konitz (L.B.) Oberleutensdorf Patzan Prestitz Radnitz Retz Rokycan Staab Stankau Zbirów	31. Mai 1900	
37	Nr. 3 vom 9. Jänner 1900	236	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Petrolenm, roh und raffinirt, aus Pos. O—4 des Tarif-Theiles I	Zágorzany	Schimitz	31. Mai 1900	
38	Nr. 144 vom 19. December 1899	3023	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. Oesterr. Staatsbahnen Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Oesterr. Nordwestbahn	Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, mineralische Schmieröle und Mineraltheer ans Pos. O—4, bezw. A - 43 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mähr.-Ostrau Oderberg Dzieditz Trzebinia	Barzdorf Friedeberg Haugsdorf-Weidenau Heinersdorf Jauernig Krumnussbaum Nieder-Lindewiese Steinach-Irdning Wotic-Beztabow Zuckmantel Niklasdorf Senftenberg	31. Mai 1900	
39	Nr. 137 vom 30. November 1899	2561	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer und mineralische Schmieröle in Fässern oder in Cisternen-(Reservoir-)Wagen, sowie leere gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer etc. in umgekehrter Richtung	Mähr.-Ostrau Oderberg Dzieditz Trzebinia	Cbrzanow (Frachtenstation)	31. Mai 1900	
40	Nr. 146 vom 23. December 1899	3262	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Leere, gebrauchte Mineralölfässer aller Art	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen genannten Bahnlinien	Floridsdorf und Wien St.E.G.	31. Mai 1900	
41	Nr. 138 vom 2. December 1899	2607	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Blau- und Grünöl	Gorlice Iwonicz Jasło Krosno Zagorzany	Grybów	31. Mai 1900	
42	Nr. 138 vom 2. December 1899	2608	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum, roh, aus Pos. O—4, Punkt a, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Biecz	Skolyszyn Zagorzany	31. Mai 1900	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
88	Nr. 55 vom 15. Mai 1900	1439	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Melasse, osmosirte, Melasse, Osmose- (Abfall-) Wasser	Boschitz	Kolin (St.E.G.) Lieben (St.E.G.) Prag-Hrabovka transit	In der Colonne 6 bei Artikel „Saturationsschlamm etc.“ soll es richtig heissen: „Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens“, statt „für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen“	
					Saturationsschlamm (Kalkschlamm, Kalkschaum und Presschlamm)	Boschitz	Woteletz Zalešan		
						oder vice versa			
					Zuckerrübe, Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitzel, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	Boschitz	Woteletz Zalešan		
						oder vice versa			

Dachpix (Theercement).

Auskünfte, Brochuren etc. senden auf Wunsch Heilpern & Haas, Wien, I. Schulerstrasse 18.

Auf Jahre hinaus wasserdichter Conservirungsanstrich für alte und neue **Pappen-, Blech- und Holzdächer;** tropft nicht im Sommer, reisst nicht im Winter. (618)

Pix-Dachpappen, elastisch und wetterbeständig.

Wiederverkäufer erhalten entsprechenden Rabatt.

K. k. patent. **Asphalt-Granit-Blocks** | **Natur-Asphalt-** comprimé und coulé | Imprägnirte **Holzstöckel** K. k priv. Metallic-Pflaster | K. k. patent. **Asphalt-Pflasterplatten**

K. k. patent. **Sugerit-Isolirplatten** (mit Korkbelag) **gegen aufsteigende Feuchtigkeit.** Bedeutende Vorzüge gegen bisherigen Kiesbelag

Gegründet 1871. **Erstes österr. Asphalt-Werk** **N. Schefftel, Wien** **Holzimprägnirung** Dachpappen- und Theerproducten-Fabrik **Comptoir: IX. Porzellangasse 1. Fabrik: Floridsdorf.**

Fugenlose **Magnolith-Fussböden** (verbessertes Xylolith) **holzartig** in allen Farben für Wartesäle, Corridore, Magazine etc.

Ponteros kalt verstreichbar für Eisenconstructionen, Brücken etc.

Xerotikon kalt verstreichbar zur Trockenlegung feuchter Mauern

Eindeckungen mit **Dachpappe** und **Holzcement**

Carbolineum-Dachlack Sugerit-Dachpappe etc.

Lack-, Firniss- und Farben-Fabriken

Christoph Schramm

WIEN

Offenbach a/M. — Berlin.

Gegründet 1837. — Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 58. **Wien, 22. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Staatseisenbahnrath. Zusammenstellung der am 1. April 1900 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken. — Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsbedingnisse *) für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Hinter-Třebaň nach Lochowitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Hinter-Třebaň nach Lochowitz ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m. unter Einhaltnng des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter haben die Concessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

---

*) Die Concessionsurkunde für die Localbahn Hinter-Třebaň — Lochowitz ist in Nr. 45 des Verordnungs-Blattes vom 21. April 1900 enthalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 26 km lange Localbahn zweigt in der zur Station auszugestaltenden Personenhaltestelle Hinter-Třebaň der Linie Prag—Pilsen der k. k. Staatsbahnen in östlicher Richtung ab und zieht in südwestlicher Richtung zwischen Litten und Skuhrow und unter Berührung der Ortsgebiete Wscheraditz und Gross-Wosow zur Stadt Hostomitz. Von hier aus geht die Linie in eine nordwestliche Richtung über, berührt das Ortsgebiet Neumettl und mündet zwischen der Baumwollspinnerei bei Lochowitz und diesem Orte führend in die currente Strecke Lochowitz—Libomischl der Linie Protivin—Zditz der k. k. Staatsbahnen, worauf das bestehende Staatsbahngeleise bis zur Station Lochowitz mitbenützt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Linie Prag—Pilsen und Protivin—Zditz in den Stationen Hinter-Třebaň und Lochowitz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstationen und eines Theiles der currenten Bahnstrecke Lochowitz—Libomischl, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen und unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 180 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 600 m bis 300 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbaue gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

Mit Rücksicht auf die Betriebsübernahme der Localbahn durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung sind die Hochbauten der Stationen thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Lärchen- oder Eichenholz verwendet werden können.

Bezüglich des Ausgangspunktes der Kilometrirung ist die Weisung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Die Einrichtung der Telegraphenapparate hat nach den Normaltypen der k. k. Staatsbahnen zu erfolgen.

Für den Fall, als diese Telegraphenleitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und nach von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Concessionäre haben wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag das Einvernehmen zu pflegen und unterwerfen sich dieselben der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der vorgenannten k. k. Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des mit derselben abzuschliessenden Betriebsvertrages und auf Kosten der Concessionäre.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Zwecke erforderlichen Geldmittel, insoweit für die Deckung derselben nicht bereits durch das in Betreff der Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung abzuschliessende Uebereinkommen vorgesorgt erscheint, in den vom k. k. Eisenbahnministerium zu bezeichnenden Terminen und Theilbeträgen zur Verfügung zu stellen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen, zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Concessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 23. April 1900

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die politische Landesbehörde entscheidet über die Errichtung einer Baukrankencasse nach freiem Ermessen. Desgleichen ist die Ministerialinstanz (Ministerium des Innern) berechtigt, über die Frage des Fortbestandes einer über Verfügung der politischen Landesbehörde errichteten Baukrankencasse nach freiem Ermessen zu entscheiden.

2. Die Legitimation zur Anrufung der höheren administrativen Instanz ist nicht lediglich an den Bestand eines Rechtsanspruches oder an den Eintritt einer Rechtsverletzung geknüpft, sondern auch zum Schutze rechtlich anerkannter und geschützter Interessen gegeben. Die Bezirkskrankencasse erscheint daher legitimirt, den Auftrag zur Errichtung einer Baukrankencasse aus dem Titel, dass ihr diese Massnahme zum Nachtheile gereiche, mittelst einer Interessenbeschwerde im administrativen Instanzenzuge anzufechten.

Die Statthalterei in Prag hatte mit Erlass vom 20. Februar 1896, Z. 10.040, dem Ansuchen der mit der Ausführung der Theilstrecke Modřan—Mechenic—Dobříš der Localbahn Čerčan - Modřan - Dobříš betrauten Bauunternehmung Životski & Hrabě um Bewilligung zur Errichtung einer Betriebskrankencasse keine Folge gegeben, zugleich jedoch von Amtswegen auf Grund des § 54 Krankenvers.-Ges. den Concessionären der bezeichneten Localbahn die sofortige Errichtung und Activirung einer Baukrankencasse für die bei dem Baue der Theilstrecke Modřan—Mechenic—Dobříš beschäftigten versicherungspflichtigen Personen mit dem Beisatze aufgetragen, dass einem allfälligen Recurse aufschiebende Wirkung nicht zukomme.

Ueber Recurs der Bezirkskrankencassen Dobříš, Eule und Smichow, deren Sprengel von der fraglichen Bahnstrecke durchzogen werden, hat jedoch das Ministerium des Innern, nachdem inzwischen diese Baukrankencasse auf Grund der von der Statthalterei am 15. Mai 1896 genehmigten Statuten mit dem Sitze in Königsaal am 1. Juli 1896 activirt worden war, den die Errichtung dieser Baukrankencasse verfügenden Auftrag der Statthalterei mit Entscheidung vom 2. December 1896, Z. 36.901, aufgehoben, weil ausreichende Gründe, welche die Errichtung dieser Baukrankencasse gegen den Wunsch der betheiligten Bezirkskrankencassen rechtfertigen würden, nicht vorliegen.

Die gegen diese Ministerial-Entscheidung von den Concessionären der Localbahn Čerčan - Modřan - Dobříš und dem Verwaltungsausschusse der Baukrankencasse in Königsaal eingebrachte Beschwerde wurde vom k. k. Verwaltungsgerichtshofe theils als unzulässig, theils als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Die vorliegende Beschwerde der Concessionäre und des Verwaltungsausschusses recte Vorstandes der Baukrankencasse bestreitet die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung mit der Behauptung, dass die Bezirkskrankencassen nach der ihnen gesetzlich zukommenden Stellung zur Recursführung gegen den von der Statthalterei an die Bahnconcessionäre erlassenen Auftrag, betreffend die Errichtung der Baukrankencasse, gar nicht legitimirt waren, dass die Erlassung dieses Auftrages ausschliesslich im Ermessen der politischen Landesbehörde liege und derselbe auch sachlich vollkommen gerechtfertigt gewesen und demnach weder ein formeller, noch ein materiell rechtlicher Grund zu dessen Behebung durch die Ministerialinstanz vorgelegen sei, dass seitens der Concessionäre durch die mit mannigfachen Opfern bereits vollzogene Activirung der Baukrankencasse nur dem unaufschiebbaren Auftrage der Statthalterei Folge geleistet, und endlich, dass den Beschwerdeführern keine Gelegenheit geboten worden sei, die Recursanführungen der Bezirkskrankencassen zu widerlegen.

Die bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung von dem Vertreter der mitbetheiligten Bezirkskrankencassen erhobene Einwendung des Legitimationsmangels zur hiergerichtlichen Beschwerdeführung fand der Verwaltungsgerichtshof unbegründet, weil der Beschwerde die Behauptung zugrunde liegt, dass den beschwerdeführenden Concessionären aus der Statthalterei-Entscheidung und aus der auf Grund derselben vollzogenen Activirung der Baukrankencasse auf den Fortbestand dieser Casse ein Recht erwachsen sei und die Beschwerdeführer demnach zur Geltendmachung dieses behaupteten Rechtes gemäss § 2, Ges. vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, zweifellos legitimirt erscheinen.

In der Sache selbst ist der Verwaltungsgerichtshof bei seiner Entscheidung von den folgenden Erwägungen ausgegangen: Nach § 54 Krankenvers.-Ges. kann die politische Landesbehörde anordnen, dass für die bei Eisenbahnbauten oder in anderen vorübergehenden Baubetrieben beschäftigten Personen von den Bauherren, wenn dieselben durch längere Zeit eine grössere Zahl von Arbeitern beschäftigen, Baukrankencassen zu errichten sind. Hieraus folgt, dass dem Unternehmer solcher Bauten in keinem Falle ein Rechtsanspruch auf die Erlassung eines solchen Auftrages, bezw. auf die Bewilligung zur Errichtung einer Baukrankencasse zusteht und dass vielmehr die politische Landesbehörde selbst bei dem Zutreffen der obigen gesetzlichen Voraussetzungen — deren Würdigung schon an sich dem behördlichen Ermessen einen ziemlich weiten Spielraum gewährt — nach freiem Ermessen beschliessen kann, ob mit der in dem citirten § 54 vorgesehenen Massregel vorzugehen sei oder nicht. Eine ebenso unbeschränkte Würdigung des ganzen Rechtsverhältnisses, nicht nur vom Gesichtspunkte der Gesetzlichkeit, sondern auch von jenem der Zweckmässigkeit, kommt aber nach dem Wesen des Instanzenzuges zweifellos auch der Ministerialinstanz zu, sobald dieselbe durch ein von legitimirter Seite ergriffenes Rechtsmittel zur Entscheidung angerufen wird, weshalb die Beschwerdeeinwendung, dass nur die politische Landesbehörde über die Errichtung einer Baukrankencasse nach freiem Ermessen zu entscheiden hätte, jeder Begründung entbehrt. Aus eben diesem Grunde war aber der Verwaltungsgerichtshof gemäss § 3, lit. e, Ges. vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, zur Prüfung des meritorischen Inhaltes der Ministerial-Entscheidung nicht zuständig und in seiner Cognition lediglich auf die in der Beschwerde bestrittene Frage beschränkt, ob das Ministerium des Innern überhaupt berechtigt war, in eine instanzmässige Entscheidung einzugehen, das ist ob die drei Bezirkskrankencassen zur Erhebung des Ministerialrecurses legitimirt, und ferner ob das bei dieser Entscheidung beobachtete Verfahren ein gesetzmässiges war. Für diese Rechtsfrage erscheint es belanglos, dass die Baukrankencasse, der Statthaltereiweisung entsprechend, noch vor der Schöpfung der Ministerial-Entscheidung activirt wurde, und es war daher dieser Umstand nicht weiter in Betracht zu ziehen. Als massgebend erscheint vielmehr die Erwägung, dass die allgemeine Regel des § 70 Krankenvers.-Ges., wonach die Entscheidungen und Verfügungen der politischen Landesbehörde in Angelegenheiten der Krankenversiche-

rung dem Rechtsmittelzuge an das Ministerium des Innern unterliegen, in Bezug auf die Errichtung der Baukrankencassen im Gesetze nicht eingeschränkt erscheint.

Belangend die Frage der Legitimation der Bezirkskrankencassen zur Ergreifung dieses Rechtsmittels, so ist es allerdings richtig, dass das Gesetz über die Krankenversicherung der Arbeiter den Bezirkskrankencassen, als nach § 13, Alinea 1, blos subsidiären Versicherungsanstalten, einen Rechtsanspruch blos in Bezug auf die Zwangsmitgliedschaft jener versicherungspflichtigen Personen einräumt, welche bei einer der übrigen im § 11 Krankenvers.-Ges. angeführten Cassen nicht versichert sind, dass ferner die Errichtung einer Baukrankencasse an die Zustimmung der betheiligten Bezirkskrankencassen nicht gebunden ist, und dass somit in einer solchen Errichtung materiell niemals eine Verletzung der Rechte der Bezirkskrankencassen gelegen sein kann. Andererseits konnte aber nicht unberücksichtigt bleiben, dass nach den das Administrativverfahren beherrschenden Grundsätzen die Legitimation zur Anrufung der höheren administrativen Instanz nicht lediglich an den Bestand eines Rechtsanspruches oder an den Eintritt einer Rechtsverletzung geknüpft, sondern auch zum Schutze rechtlich anerkannter und geschützter Interessen gegeben erscheint. Solche Interessen standen aber im vorliegenden Falle den Bezirkskrankencassen Dobříš, Eule und Smichow gewiss zur Seite. Denn der von der Statthalterei erlassene Auftrag zur Errichtung der Baukrankencasse war eine Verfügung, welche nicht etwa in Erfüllung eines gesetzlichen Gebotes oder in Anerkennung eines den Concessionären etwa zukommenden Rechtsanspruches, sondern blos nach freiem behördlichem Ermessen getroffen wurde und für diese Bezirkskrankencassen die im § 56 Krankenvers.-Ges. normirte Folge haben musste, dass eine grössere Anzahl von bei ihnen bis dahin thatsächlich bereits versicherten Arbeitern — ob nun die Baukrankencasse errichtet worden oder die in dieser Gesetzesstelle statuirte Haftpflicht des Bauherrn eingetreten wäre — aus ihrem Mitgliedsverbande ausscheiden musste. Diese Consequenz des Statthalterei-Auftrages war eine unmittelbare, weil sie mit dem bezeichneten Zeitpunkte, unabhängig von dem Willen der an der fraglichen Bahnstrecke beschäftigten versicherungspflichtigen Personen ihres Arbeitsgebers oder der betheiligten Bezirkskrankencassen ex lege einzutreten hatte; die Statthalterei-Entscheidung bezweckte daher eine unmittelbare Aenderung des Rechtsverhältnisses, welches zwischen den drei Bezirkskrankencassen und dem bis dahin bei ihnen thatsächlich versichert gewesenen Personale des fraglichen Eisenbahnbaues bestand. Wenn nun die Bezirkskrankencassen behaupteten, dass diese Aenderung bei Entgegenhaltung des Entganges der bis dahin einfliessenden Versicherungsbeiträge dieses Personals einerseits und der correspondirenden Casseverpflichtungen andererseits ihnen zum Nachtheile gereiche, so waren sie aus diesem Titel allerdings legitimirt, die Verfügung der politischen Landesbehörde unter Geltendmachung von Rücksichten für ihren Bestand und ihre Leistungsfähigkeit mittelst einer Interessenbeschwerde im administrativen Instanzenzuge anzufechten, und war das Ministerium zur meritorischen Entscheidung hierüber nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet.

Die gegen das Verfahren erhobene Einwendung erscheint — abgesehen davon, dass mangels jedweden Rechtsanspruches des Bauherrn auf die Errichtung einer Baukrankencasse von diesem, wenn die Errichtung einer solchen Casse nicht verfügt wird, auch die Einhaltung bestimmter Verfahrensformen nicht gefordert werden kann — schon darum unbegründet, weil alle von der Beschwerde geltend gemachten, zur Beurtheilung der Sachlage dienlichen Momente schon in dem der Statthaltereiverfügung zugrunde liegenden ersten Ansuchen der Firma Životski & Hrabě enthalten waren, welches auch dem Ministerium des Innern bei seiner Entscheidung vorlag.

[Erkenntniss vom 7. Jänner 1898, Z. 87, cf. Budwiński, Erk. d. V. G. H., Jahrgang 1898, Nr. 11.304.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister seitens des Abgeordneten Dr. Verkauf und Genossen folgende Anfragen gerichtet:

„I. Nach der Concessionsurkunde der Oesterreichischen Nordwestbahn ist diese Bahn verpflichtet, sobald in zwei aufeinanderfolgenden Jahren das Bruttoerträgniss per Meile fl. 120.000 erreicht, über Verlangen der Staatsverwaltung das zweite Geleise zu legen. Nachdem die Einnahmen der Bahn seit dem Jahre 1894 die erwähnte Ziffer überschritten, ist die Regierung seit dem Jahre 1896 berechtigt, die Erfüllung dieser Verpflichtung zu verlangen.

Trotzdem nun seither über vier Jahre verstrichen sind, ist bisher noch auf keiner einzigen Strecke dieser Bahn das zweite Geleise gelegt worden. Nur aus Zeitungsnachrichten ist bekannt, dass lediglich für die Strecke Wien—Stockerau der Plan des zweiten Geleises entworfen wird, ohne dass aber selbst die Durchführung dieser geringfügigen Bauarbeit in naher Aussicht steht. Da der Verkehr auf der Nordwestbahn ein sehr namhafter ist, auf grossen Strecken sich der Mangel eines zweiten Geleises sehr fühlbar macht, da ferner die Last der Erbauung dieser Strecke im Falle der woht nicht auf lange zu verschiebenden concessionsmässigen Einlösung auf den Staat fallen würde, während sie gegenwärtig nach dem klaren Inhalte der Concessionsurkunde von der Gesellschaft zu tragen ist, richten die Gefertigten an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

1. Wie rechtfertigt derselbe die jahrelange Verschleppung der Angelegenheit des zweiten Geleises der Nordwestbahn durch die Eisenbahnverwaltung?

2. Ist er gewillt, die Gesellschaft endlich zur sofortigen Erbauung des zweiten Geleises zu verhalten?“

II. 1. Ist derselbe gewillt, zu verhindern, dass Dividenden an die Actionäre der Südbahn bezahlt werden, solange die Gesellschaft nicht den Anforderungen der Betriebssicherheit vollkommen entspricht und den Dienst und die Entlohnung ihres Personals in angemessener Weise geregelt hat?

2. Ist derselbe bereit, eventuell zu diesem Zwecke mit der Sequestration der Südbahn vorzugehen?“

In derselben Sitzung richteten die Abgeordneten Dr. Hofmann und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Anfrage:

In Beantwortung einer Anfrage des Abgeordneten Dr. Hofmann und Genossen vom 31. März 1898 hat der Herr Eisenbahnminister am 2. Juni 1898 die Erklärung abgegeben, „dass die Regierung mit allem Nachdrucke und mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin wirken werde, dass die Frage der Herabsetzung der Tarife auf der Graz-Köflacher Bahn ehethunlichst einer den berechtigten Wünschen der Interessenkreise möglichst entsprechenden Lösung zugeführt werde“.

Es ist jedoch seither nichts in der Angelegenheit geschehen und das ganze von der Graz-Köflacher Bahn durchzogene Gebiet seufzt nach wie vor unter dem Drucke der unverhältnissmässig hohen Tarife dieser Bahn. Die wirthschaftlichen Verhältnisse haben sich, wie bekannt, seither nicht nur nicht gebessert, sondern verschlechtert und eine endliche Ermässigung jener Tarife thäte heute dringender als je noth.

Den Berichten der Tagesblätter zufolge soll in der jüngsten Zeit die Graz-Köflacher Bahn neuerdings an die Regierung um die Bewilligung zur Ausgabe neuer Actien, bezw. zur Prioritätenconvertirung herangetreten und die Regierung geneigt sein, diesmal unter der Voraussetzung einer mässigen Herabsetzung der Kohlentarife ihre Zustimmung zu geben.

Bei der riesigen Höhe dieser Tarife wäre aber mit einer solchen nur mässigen Herabsetzung nicht geholfen, die Tarife müssten bedeutend herabgesetzt werden, und es dürfte sich diese Herabsetzung nicht auf die Kohle beschränken, sondern müsste auch auf andere wichtige Frachtgüter der Gegend, wie zum Beispiel Holz, Wein, Getreide, Zündhölzchen, Papier, Holzstoff, Cellulose, Messing und anderes ausgedehnt werden.

Die Höhe der Kohlentarife der Graz-Köflacher Bahn erhellt aus folgendem Vergleiche, dem die Entfernung von 67 Kilometer als die der beiden Stationen Wies und Graz zugrunde gelegt ist. Es beträgt die Fracht für 10.000 Kilogramm-Ladungen:

auf der Graz-Köflacher Bahn . . .	fl. 26·10
„ „ Buschtěhrader Bahn . . .	„ 16·40
„ „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn	„ 16·40
„ den k. k. Staatsbahnen	„ 17·—
„ der Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	„ 21·—
„ der Südbahn nach Classe C . .	„ 21·50
und nach den für weitaus die meisten Stationen der Südbahn erstellten ermässigten Tarifen	„ 20·—

Das Mehr auf der Graz-Köflacher Bahn beträgt somit gegen die Buschtěhrader und Ferdinands-Nordbahn 60 Percent, gegen die k. k. Staatsbahnen 53 Percent, gegen die Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn 25 Percent, gegen die Südbahn 22, bezw. 30 Percent.

Es seien hier noch einige Frachtsätze mit jenen der benachbarten Südbahn und der k. k. Staatsbahnen auf Grundlage der 67 Kilometer langen Strecke Wies—Graz verglichen. Die Fracht beträgt bei 10.000 Kilogramm-Ladungen für 100 Kilogramm:

	auf der Graz-Köflacher Bahn	auf der Südbahn	auf den k. k. Staatsbahnen
Getreide	38·5 kr.	27·5 kr.	22 kr.
Brennholz und Bretter .	27 „	15 „	18 „
Cellulose und Holzstoff .	27 „	21·5 „	18 „
Rohkupfer	46 „	30 „	26 „
Obst	38·5 „	30 „	26 „

Was insbesondere die Kohlentarife betrifft, räumt die Graz-Köflacher Bahn trotz deren riesiger Höhe keinerlei Refactien ein, sie nützt vielmehr die Vortheile ihrer gleichzeitigen Stellung als Kohlenproducentin und Verfrächterin voll und ganz für sich aus, wodurch sie in die Lage versetzt ist, den anderen Kohlenwerken den Wettbewerb, ja den Bestand unmöglich zu machen, wie sie es bei den weitaus meisten der früher in Privatbesitz befindlich gewesenen Kohlenwerken des Köflacher und Wieser Gebietes gethan hat. Sie hat sich dadurch ein förmliches Kohlenmonopol geschaffen.

Der § 6 der Concessionsurkunde vom 26. August 1855 verpflichtet die Graz-Köflacher Bahn „sich den Massregeln zu fügen, die von Seite der Behörden zur Beseitigung einer monopolistischen Stellung der Unternehmung für nothwendig erkannt werden sollten". Nach § 8 derselben Concessionsurkunde „bleibt der Staatsverwaltung das unbedingte Recht, dieses Eisenbahnunternehmen aus öffentlichen Rücksichten zu überwachen". Die Schaffung eines Kohlenmonopols mit seinen verderblichen Rückwirkungen auf die Volkswirthschaft gehört zu solchen öffentlichen Rücksichten.

Die Concession wurde der Graz-Köflacher Bahn unter der Voraussetzung gemeinnütziger Zwecke verliehen. Es wurde aber die ganze wirthschaftliche Entwicklung der von ihr durchzogenen Gegend durch sie gehemmt. Seit Jahrzehnten hat sich keine neue Industrie an der Graz-Köflacher Bahn, bezw. in ihrem Gebiete ansässig gemacht, trotzdem fast alle Vorbedingungen für die Entstehung und Entwicklung neuer Industrien, die unmittelbare Nähe von ergiebigen Kohlengruben, reiche Wasserkräfte und genügende tüchtige Arbeitskräfte, vorhanden sind.

Die ganze Gegend ist durch die unerschwinglich hohen Tarife zu einem Stillstande, der einem Rückschritte gleichkommt, verurtheilt, und auch die Landeshauptstadt Graz wird in hohem Grade ungünstig beeinflusst.

Laut § 66 der Eisenbahnbetriebsordnung (kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851) bleibt der Staatsverwaltung die Befugniss, aus öffentlichen Rücksichten übertriebene Anforderungen in den Tarifsätzen der Bahnen zu mässigen. Dies trifft aber im vorliegenden Falle zu.

Die Gefertigten stellen demnach an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„Gedenkt die Regierung ihren ganzen Einfluss und alle ihr zu Gebote stehenden gesetzlichen Mittel dahin anzuwenden, die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu einer vom öffentlichen Interesse des von ihr abhängigen Gebietes unbedingt gebotenen ausgiebigen Herabsetzung ihrer Frachtsätze, insbesondere der ganz unverhältnissmässig hohen Kohlentarife zu verhalten und so die weitere monopolistische Ausbeutung eines grossen Theiles von Steiermark durch die genannte Gesellschaft hintanzuhalten?"

Staatseisenbahnrath.

Der Eisenbahnminister hat den Staatseisenbahnrath gemäss § 4 des mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes zur diesjährigen regelmässigen Frühjahrssession für Mittwoch, den 6. Juni, und Freitag, den 8. Juni 1900, einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesen Tagen in den Sitzungslocalitäten des niederösterreichischen Landhauses (Wien, I. Herrengasse Nr. 13) stattfindenden Sitzungen stehen folgende Gegenstände:

Am 6. Juni 1900:

1. Eröffnung der Frühjahrssession durch den Eisenbahnminister.
2. Wahl von drei ständigen Ausschüssen für die Functionsperiode des Staatseisenbahnrathes 1900 bis 1902, und zwar:
   a) für allgemeine Angelegenheiten,
   b) für Fahrordnungs-Angelegenheiten,
   c) für commercielle und Tarif-Angelegenheiten.

(Im unmittelbaren Anschlusse hieran finden die Constituirung der drei ständigen Ausschüsse und deren Verhandlungen über die vorliegenden Berathungsgegenstände statt.)

Am 8. Juni 1900:

A. Allgemeine Angelegenheiten.

1. „Mittheilungen", I. Theil.

B. Fahrordnungs-Angelegenheiten.

2. „Mittheilungen", II. Theil.
3. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1900/1901 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien.

C. Commercielle und Tarif-Angelegenheiten.

1. Personen- und Gepäcksverkehr.

4. „Mittheilungen", III. Theil a.
5. Vorlage des IV. Nachtrages zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (Abänderung einiger Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie der Anlage B).
6. Antrag des Mitgliedes Franz v. Pirko, betreffend die Gewährung der gleichen Fahrpreis-Ermässigungen für landwirthschaftliche Arbeiter, wie sie den industriellen und gewerblichen Arbeitern zukommen.

2. Güterverkehr.

7. „Mittheilungen", III. Theil b.
8. Berathung über die Beschwerden der Mühlen-Interessenten über die ihnen aus der Tarifermässigung für Futtermehl erwachsenden Nachtheile.
9. Anträge des Mitgliedes Moriz Dattner, betreffend:
   a) Gewährung ähnlicher Begünstigungen für den Schnittholztransport aus Westgalizien, wie er für solche Transporte aus Ostgalizien und der Bukowina im „Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarife", im „Eger transit-Tarife" und im „Elbe-Umschlagstarife" zugestanden wurde;
   b) Gewährung von Tarifermässigungen für Holztransporte von galizischen Stationen nach den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, insbesondere nach Brünn und Wien;
   c) Einstellung der Berechnung von Auf- und Abladegebühren auf den Wiener Bahnhöfen bei solchen Gütern, deren Auf- und Abladen nach den reglementarischen Bestimmungen der Partei obliegt, falls der Absender, beziehungsweise Empfänger diese Leistung von der Bahn nicht verlangt und letztere dieselbe auch nicht besorgt hat.
10. Anträge des Mitgliedes Franz v. Pirko, betreffend
   a) Gewährung von Frachtbegünstigungen beim Bezuge von Torfmull als Streumittel für landwirthschaftliche Zwecke;
   b) Massnahmen zur Verbilligung und Verbesserung des Eisenbahntransportes von Schweinen;
   c) Aufnahme der Forstculturpflanzen unter die nach dem gemeinsamen Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt A II, a 2, zum ermässigten Eilgute gehörigen Artikel und Zulassung der Abfertigung derselben mit Frankirungsmarken.

Weitere von Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes bis spätestens 25. Mai 1900 einlaufende Anträge.

Zusammenstellung der am 1. April 1900 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometern	Datum der Concessionsurkunde (des Gesetzes)	Concessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Motor	Spurweite	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.							
1	Linz—Urfahr (Verbindungsbahn) . . .	2·1	21. Dec. 1898	—	Dampfkraft	normalspurig	Staatsbetrieb	*)
2	Dolnja—Glawska—Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa (auf Dalmatiner Territorium)	59·2	21. Dec. 1898	—	„	schmalspurig	Voraussichtlich bosnisch-hercegovinische Staatsbahn-Verwaltung	*)
3	Freudenthal—Klein-Mohrau	17·0	21. Dec. 1898	—	„	normalspurig	Staatsbetrieb	*)
4	Schönwehr—Elbogen	15·2	26. Mai 1899	22. Nov. 1901	„	„	„	**)
5	Triest—Parenzo:							
	a) Theilstrecke Triest—Buje	59·7	15. April 1899	15. April 1903	„	schmalspurig	„	**)
	b) „ Buje—Parenzo . . .	65·5	15. April 1899	15. April 1903	„	„	„	
	II. Private Bauführung.							
6	Localb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg: Theilstrecke Reichstadt—Niemes—Reichenberg	51·8	13. Juni 1896	1. Juli 1900	Dampfkraft	normalspurig	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	
7	Localbahn Čerčan-Modřan-Dobříš: Theilstr. Eule—Dawle—Skochowitz .	13·7	4. März 1895	30. Juni 1900	„	„	Staatsbetrieb	
8	Kolin—Cerčan sammt Abzweigung Rattay—Kacow	79·6	10. Mai 1899	10. Mai 1901	„	„	„	
9	Raudnitz—Hospozin	23·4	19. Dec. 1898	19. Dec. 1900	„	„	„	
10	Tirschnitz—Wildstein—Schönbach . .	20·3	16. Oct. 1897	30. Juni 1900	„	„	„	
11	Stankau—Ronsperg	19·5	29. Dec. 1898	29. Juni 1900	„	„	„	
12	Neuhof—Weseritz	24·4	21. Sept. 1896	21. Sept. 1901	„	„	„	
13	Raspenau—Weissbach	6.4	15. Febr. 1899	15. Febr. 1901	„	„	Firma Hermann Bachstein	
14	Friedland—Reichsgrenze bei Hermsdorf	10·6	15. Febr. 1899	15. Febr. 1901	„	schmalspurig	„	
15	Localbahn Winterberg-Wallern: Theilstr. Winterberg—Eleonorenhain .	28·1	22. Mai 1898	22. Mai 1900	„	normalspurig	Staatsbetrieb	
16	Mutenitz—Gaya	16·0	14. Juli 1899	14. Juli 1901	„	„	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	
17	Gross-Siegharts—Raabs	11·2	21. Juni 1899	21. Juni 1901	„	„	Staatsbetrieb	
18	Gmünd—Litschau mit Abzweigung nach Heidenreichstein	36·2	12. Nov. 1898	12. Mai 1900	„	schmalspurig	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
19	Piła—Jaworzno	20·0	29. August 1898	31. August 1900	„	normalspurig	Staatsbetrieb	
20	Lundenburg—Landesgrenze	10·1	10. März 1900	10. Sept. 1901	„	„	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
21	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn: Berg Isel—Igls	8·5	15. Jänner 1900	15. Jänner 1901	„	schmalspurig	Localbahn Innsbruck-Hall	
22	Zillerthalbahn Jenbach-Mairhofen: Theilstrecke Jenbach—Fügen . . .	10·5	2. Dec. 1899	2. Dec. 1901	„	„	Voraussichtlich Eigenbetrieb	
23	Localbahn Krakau-Kocmyrzow: Abzweigung Czyzyny—Mogila sammt Schleppbahnen	5·1	31. Juli 1898	31. Jänner 1900	„	normalspurig	Staatsbetrieb	
24	Feuerwerksanstalt—Sollenau	8·6	19. Febr. 1900	10. Febr. 1901	„	„	Eisenbahn Wien-Aspang	

*) Localbahn, auf Staatskosten im Baue.
**) Localbahn, auf Kosten der Concessionäre im Baue.

Ausserdem befinden sich derzeit noch in Bauausführung die in den einzelnen Stadtgebieten von Wien, Prag, Triest und Gablonz (theils Umwandlung bereits bestehender Bahnen, theils Neuherstellung) herzustellenden elektrischen Strassenbahnen, deren Betriebseröffnung streckenweise und in unregelmässigen Zeiträumen erfolgt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. (Theilstrecke Niemes—Gabel: Object in km 106·055, 106·256, 110·557, 115·204, 104·971, 106·355, 110·870, 106·139 und 110·786.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte für die Mauerwerksanlagen und für die Eisenconstruction der offenen Objecte in km 106·055, 106·256, 110·557 und 115·204, ferner für die Mauerwerksanlagen der offenen Objecte in Kilometer 104·971, 106·355 und 110·870, sowie der offenen Objecte in km 106·139 und 110·786 der Theilstrecke Niemes—Gabel der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.304.]

Projectirte Localbahn Sudomeř-Altpaka. (Variante km 15·4558—21·1 und km 71·4—75·280, Theilstrecke km 21·1—22·4/5 und 32·2/3—36·6: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 27. November bis 2. December 1899 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der Variantenprojecte km 15·4558—21·1 und km 71·4—75·280, ferner der Theilstrecken km 21·1—22·4/5 und 32·2/3—36·6 des ursprünglichen Projectes der Localbahn Sudomeř—Alt-Paka wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des Ergebnisses hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für obbezeichnete Strecken unter Ausschluss der Theilstrecke km 35·5—36·6 mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 8949.]

Elektrische Strassenbahnen in Krakau. (Centralanlage.) Die von der Actiengesellschaft Autrichiens Cracovie et extensions vorgelegten Pläne für die geänderte Anlage der elektrischen Centralanlage der Krakauer elektrischen Strassenbahnen, ferner der Plan für die Adaptirung des bestehenden Stallgebäudes wurden entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 17.965.]

Localbahn Raspenau-Weissbach. (Wartehalle in der Haltestelle Mildeneichen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Bauabtheilung der Firma H. Bachstein in Friedland vorgelegten und vom fachlichen Standpunkte entsprechend befundenen Projectes, betreffend die Herstellung einer Wartehalle in der Halte- und Verladestelle Mildeneichen der Localbahn Raspenau-Weissbach, den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 22.221.]

Localbahn Krakau - Kocmyrzow. (Schleppgeleise zur städtischen Gasanstalt in Krakau: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Mai die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Jacob Judkiewicz in Krakau vorgelegten Detailprojectes für ein von der Localbahn Krakau-Kocmyrzow nächst der Station Grzegorski abzweigendes Schleppgeleise zur städtischen Gasanstalt in Krakau die Trassenrevision und anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten. [E.-M.-Z. 17.149.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Eröffnung der Betriebsausweiche Schönwehr für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Obige Staatsbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung, dass die bisherige Betriebsausweiche Schönwehr der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad am 15. Mai für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet wurde.

— (Staatsbahn-Direction Villach: Eröffnung der Haltestelle Kappel am Krappfeld für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.) Zufolge Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wurde am 15. Mai die zwischen den Stationen Treibach-Althofen und Launsdorf der Linie Amstetten—Pontafel gelegene Haltestelle Kappel am Krappfeld für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle, die Gepäcksübernahme im Nachzahlungswege statt.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Falkenau—Klingenthal: Aenderung der Stationsbezeichnung Davidsthal in „Zwodau-Davidsthal".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Gemeinde Zwodau die Aenderung des Namens der Station Davidsthal der Linie Falkenau—Klingenthal der Buschtěhrader Eisenbahn in „Zwodau-Davidsthal" verfügt. [E.-M.-Z. 20.606/20.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway - Gesellschaft. (Linie Salzburg-Bahnhof—St. Leonhard-Drachenloch: Abänderung des Stationsnamens „St. Leonhard-Drachenloch" in „Gartenau-St. Leonhard".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Firma Gebrüder Leube in Gartenau die Abänderung des Stationsnamens „St. Leonhard-Drachenloch" der Linie Salzburg-Bahnhof—St. Leonhard-Drachenloch der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft in „Gartenau-St. Leonhard" verfügt. [E.-M.-Z. 16.055/20.]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Reichenberg—Seidenberg: Abänderung des Stationsnamens „Reichenau i. B." in „Reichenau bei Gablonz".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn beantragte Abänderung des Stationsnamens „Reichenau i. B." der Linie Josefstadt—Reichenberg—Seidenberg in „Reichenau bei Gablonz" genehmigt. [E.-M.-Z. 21.135/20.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen auf deutschen Eisenbahnen im IV. Quartale 1899.) Der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten October bis December 1899 auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) vorgekommenen Verspätungen bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung ist Folgendes zu entnehmen:

Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete	46
deren Gesammtlänge Ende December 1899	41.565 km
davon zweigeleisig	15.600 km

Befördert wurden:

Schnellzüge	82.008
Personenzüge	833.719
gemischte Züge	385.404

Geleistet wurden:

	im Ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer	57,539.900	625.434	1384

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet:

	im Ganzen	gegen das Vorjahr
Züge	21.252	+ 6.869
und zwar durch:		
Abwarten verspäteter Anschlusszüge	11.920	+ 3.148
Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst	9.332	+ 3.721
Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf:		
1,000.000 Zugkilometer	162	+ 60
Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug	11.968	+ 3.161

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Jänner.) Im Monate Jänner sind bei einer Betriebslänge von 5640 km (Jänner 1899 = 5558 km) 1,705.668 Personen und 1,333.868 t Güter zur Beförderung gelangt. Die Einnahmen betragen aus dem Personenverkehre Mk. 2,322.868, aus dem Güterverkehre Mk. 7,574.995, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 156.356 und aus dem Thiertransporte Mk. 213.235, zusammen Mk. 10,267.454, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres mehr um Mk. 537.605.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juni:

Landesculturbank für Mähren. 4 pCt. Eisenbahn-Obligationen, für je K 100 Capital K 2.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874, Mk. 14.96·5.

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten, für je fl. 200 Capital K. 8.—.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. $3^1/_2$ pCt. Prioritäten. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5.25.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten. Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Dividenden.

Aussig-Teplitzer Bahn. Ab 10. Mai für die Actie K 150, für den Genussschein K 100.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. K 26.—.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Ab 15. Mai K 20.—.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. Ab 11. Mai K 10.—.

Verlosungen.

Am 25. April:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 2. Juli). — $3^1/_2$ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 1. Mai:

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe. $4^1/_2$ pCt. (Rückzahlung ab 1. August).

Rückzahlungen.

Ab 1. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. $4^1/_2$ Prioritäten.

Böhmische Nordbahn. Goldprioritäten.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten.

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Prioritätsactien.

Capitalsvermehrung.

Reichenberg-Gablouz-Tanuwalder Eisenbahn. Mit Bezug auf den Beschluss der X. ordentlichen Generalversammlung wurden den bisherigen Actionären 3640 Stück neu zur Ausgabe gelangende Prioritätsactien zum Course von K 385, mehr den 5percentigen Stückzinsen ab 1. Jänner 1900 im Verhältnisse von zwei neuen Prioritätsactien auf je fünf alte Stamm- oder Prioritätsactien zum Bezuge offerirt. Diese Prioritätsactien geniessen ab 1. Jänner 1900 bis 30. Juni 1902 Bauzinsen in der Höhe der jeweiligen Dividenden der alten Prioritätsactien, höchstens aber 5 pCt. pro anno, und werden ab 1. Juli 1902 mit den alten Prioritätsactien gleichmässig dividendenberechtigt sein. Das Bezugsrecht ist vom 15. bis inclusive 25. Mai 1900 auszuüben. Die Zahlung des Bezugspreises hat derart zu erfolgen, dass K 40 per neue Prioritätsactie bei der Anmeldung des Bezugsrechtes in Baarem zu erlegen sind, während der Rest nebst Zinsen gegen Ausfolgung der Stücke spätestens am 30. Juni 1900 zu begleichen sein wird.

Umtausch von Interimsscheinen gegen endgiltige Actien.

Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft. Die auf Grund des Generalversammlungsbeschlusses vom 25. März 1898 emittirten, seither volleingezahlten 10.000 Stück Actien-Interimsscheine werden gegen 10.000 Stück auf den Ueberbringer lautende, mit Couponsbogen, beginnend mit dem Dividendencoupon pro 1900, und mit Talons versehene endgiltige Actien à K 200 umgetauscht.

Convocation von Gläubigern.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya in Liquidation. Die Gläubiger der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya, bezw. der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya in Liquidation, werden aufgefordert, ihre Ansprüche wider die Gesellschaft anzumelden.

Generalversammlungen.

Im Monate Mai.

17. (Wien.) Südbahn-Gesellschaft.
17. (Wien.) Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
19. (Wien.) Böhmische Commercialbahuen.
19. (Wien.) Localbahn Strakonitz-Winterberg.
20. (Arad.) Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.
21. (Prag.) Böhmische Nordbahn.
21. (Triest.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
21. (Wien.) Localbahn Wodňan-Prachatitz.
22. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.
22. (Wien.) Localbahn Wodňan-Moldauthein.
23. (Wien.) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
23. (Wien.) Gurkthalbahn.
23. (Wels.) Welser Localbahn-Gesellschaft.
24. (Gmunden.) Gmundner Elektricitäts-Actiengesellschaft.
25. (Wien.) Bregenzer Waldbahn. (Constituirende Generalversammlung.)
26. (Wien.) Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
26. (Salzburg.) Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Vertagte Generalversammlung wegen Punkt 5 der Tagesordnung: „Beschlussfassung über durchzuführende Erweiterungsbauten und deren Kostenbedekung.“)
28. (Wien.) Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
28. (Wien.) Localbahn Mauthausen-Grain. (19. Mai.)
29. (Prag.) Prag-Duxer Eisenbahn.
29. (Steyr.) Steyrthalbahn.
31. (Wien.) Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
31. (Wien.) Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.
31. (Budapest.) Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
31. (St. Pölten.) Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXI. Stückes.) Das am 14. Mai herausgegebene LXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4873: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Mai 1900, Z. 16 051, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Oesterreich.

Nr. 4874: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 11. Mai 1900, Z. 44.783, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Bregenz in Tirol uud Vorarlberg.

Nr. 4875: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 12. Mai 1900, Z. 16.359, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4876: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 8. Mai 1900, Z. 10.150, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus dem rumänischen Districte Botosani.

Nr. 4877: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 10. Mai 1900, Z. 7448, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXII. Stückes.) Das am 15. Mai herausgegebene LXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4878: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 11. Mai 1900, Z. 10.616, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4879: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 12. Mai 1900, Z. 44.508, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4880: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. Mai 1900, Z. 85.122, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes.) Das am 16. Mai herausgegebene LXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4881: Erlass des k. k. Ministeriums des Inuern vom 14. Mai 1900, Z. 16.648, betreffend die Einfuhr vou Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

Nr. 4882: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 11. Mai 1900, Z. 7319, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4883: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. Mai 1900, Z. 6242, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Limanowa und Pilzno in Galizien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Schnittfrachtsatzes.

Mit sofortiger Giltigkeit ist in dem vom 1. April 1900 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, der auf Seite 156 vorgesehene Schnittfrachtsatz II, für Petroleumbenzin, nach der Station Doos von „454“ auf „**554**“ Centimes für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 14. Mai 1900. [516]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten.

Anlässlich der Pfingstfeiertage wird die Giltigkeitsdauer der im obgenannten Verkehre am 31. Mai 1900 und an den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten von tarifmässig kürzerer Dauer bis einschliesslich 11. Juni 1900 verlängert.

Wien, am 17. Mai 1900. [517]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Petroleum etc.; Petroleumnaphtha und Rohbenzin vom 1. Jänner 1899.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im obbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze der Abtheilung C (für Rohbenzin) treten mit 16. Juli 1900 ausser Kraft.

Wien, am 18. Mai 1900. [518]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1893.

Aufnahme der Station Baelen (Usines) der Belgischen Staatsbahnen in den Tarif.

Die dem Frachtgutverkehre mit den angeschlossenen Werken dienende Station Baelen (Usines) der Belgischen Staatsbahnen wird mit den bestehenden Frachtsätzen für „Moll“ in den Tarif aufgenommen.

Wien, am 18. Mai 1900. [519]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Auflassung der Güternebenstelle in Sitzendorf (Station Ziersdorf).

Die laut hieramtlicher Kundmachung vom April 1898, Z. 15.636, ab 15. Mai 1898 für den Verkehrsbereich der Station Ziersdorf in Sitzendorf errichtete Güternebenstelle wird mit 31. Mai 1900 aufgelassen.

Wien, im Mai 1900. [520]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung directer Fahrkarten und Gepäckstaxen in der Relation Teplitz—München C.B. und Nürnberg C.B.

Mit 1. Juni 1900 gelangen folgende directe Fahrkarten und Gepäckstaxen zur Einführung:

Von	Nach	Zuggattung	über	Fahrpreis in Mark		Gepäcksfracht für 10 kg in Mark
				I. Cl.	II. Cl.	
Teplitz	München C.B.	Giltig für alle Züge	Komotau—Tirschnitz—Franzensbad—Oberkotzau—Bamberg	52·9	36·6	2·12
Teplitz	Nürnberg C.B.	Giltig für alle Züge	Komotau—Tirschnitz—Franzensbad—Oberkotzau—Bamberg	34·8	23·8	1·43

Teplitz, am 15. Mai 1900. [521]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr zu den Pfingstfeiertagen.

Anlässlich des zu den Pfingstfeiertagen zu gewärtigenden starken Personenverkehres werden am 2., 3., 4. und 5. Juni 1900 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden, worauf das reisende Publicum besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, im Mai 1900. [522]

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der im Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900, auf Seite 157 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1a für den Verkehr zwischen Chotzen und Dresden-Neustadt (Schles. Bahnhof) ist mit sofortiger Giltigkeit von 840 auf **480** Pfennige per 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 19. Mai 1900. [523]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

Ausscheidung einiger deutscher Stationen aus dem Verbandstarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 werden zufolge Ueberganges der Strecke Löhne—Osnabrück in den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband die für die Stationen Bünde (Westphalen), Kirchlengern und Melle im Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande vorgesehenen Bestimmungen, Frachtsätze und Entfernungen, soweit dieselben nicht bereits durch die am 1. April 1900 eingeführten neuen Tarifhefte 1 und 2 (Verkehr mit Oesterreich) aufgehoben sind, ausser Kraft gesetzt.

Für den Verkehr mit den vorbezeichneten Stationen werden nach Massgabe des Verkehrsbedürfnisses nach Möglichkeit zum gleichen Zeitpunkte — anderenfalls zu einem späteren Termin — neue Frachtsätze in den Tarifen des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes zur Einführung gelangen.

Die durch die vorbezeichneten Tarifmassnahmen hervorgerufenen Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten ebenfalls vom 1. Juli 1900 ab.

Wien, am 18. Mai 1900. [524]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Eisenbahn- und Schiffs-Personenverkehr über Fiume.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 10. Juni 1900 gelangt ein neuer Tarif für die directe Personen- und Gepäcksbeförderung zwischen Wien $\frac{\text{Staatsbahnhof}}{\text{Nordbahnhof}}$ und den Schiffsstationen Cattaro, Ragusa, Spalato und Zara der Ungarisch-croatischen See-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über Budapest—Dombovár—Fiume zur Einführung.

Derselbe enthält Bestimmungen über die Benützung der Bahn- und Schiffsstrecken und ermässigte Fahrpreise für die vorbenannten Verbindungen.

Wien, am 21. Mai 1900. [525]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Fahrtunterbrechung in Fenyöháza mit den ermässigten Touristen-Rückfahrkarten von Oderberg und Teschen nach Poprád-Felka und Csorbató.

Die Touristen-Rückfahrkarten von Oderberg und Teschen nach Poprád-Felka und Csorbató, welche laut den Bestimmungen, enthalten im Nachtrage I zu dem für den Verkehr zwischen den Stationen der ungarischen Linien und Stationen der österreichischen Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1898 giltigen Personentarife, zur Aufgabe gelangen und mit welchen eine Fahrtunterbrechung bisher nur in Csorba gestattet wurde, berechtigen nunmehr auch zur Fahrtunterbrechung im klimatischen Curorte Fenyöháza sowohl bei der Hin- als bei der Rückfahrt.

Die Rückreise kann auch in Fenyöháza angetreten werden.

Budapest, am 19. Mai 1900. [526]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Verlängerung der Lieferfristen wegen Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse vom 18. Mai 1900, Z. 22.078/16, hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63, Absatz 11, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für jene Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Thieren), welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 6. Mai 1900 eingeführten Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen, als auch für den internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit von dem Tage der Veröffentlichung dieser Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt bis 31. August 1900 genehmigt.

Prag, im Mai 1900. [527]

Localbahn Raspenau-Weissbach.

(Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein.)

Verlängerung der Lieferfristen im Uebergangsverkehre.

Vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums wird für die die Station Raspenau transitirenden Sendungen eine Zuschlagsfrist zur Lieferfrist festgesetzt, und zwar für Eilgüter 12 Stunden und für Frachtgüter 24 Stunden.

Friedland i. B., im Mai 1900. [528]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die grosse Berliner Kunstausstellung in Berlin*)
   — 5. Mai mit 16. September 1900 —,
2. die Kunstausstellung der Berliner Secession in Berlin*)
   — 15. Mai mit 15. October 1900 —,
3. die Hundeausstellung in Braunschweig
   — 23. mit 25. Mai 1900 —,
4. die Kunstausstellung in Budapest*)
   — 10. April mit 10. Juni 1900 —,
5. die Hundeausstellung in Budapest
   — 19. mit 21. Mai 1900 —,
6. die Kunstausstellung in Liegnitz
   — 6. Mai mit 6. Juni 1900 —
7. die Foxterrier-Ausstellung in München
   — 19. mit 20. Mai 1900 —,
8. die vom St. Bernhard-Club veranstaltete Ausstellung von Hunden aller Rassen in München
   — 12. mit 14. Mai 1900 —,
9. die Geflügelausstellung in Nördlingen
   — 26. mit 29. Mai 1900 — und
10. die Geflügelausstellung in Wernigerode
    — 24. mit 27. Mai 1900 —.

*) Die Frist zur frachtfreien Rücksendung der unveräussert bleibenden Kunstgegenstände wurde für die beiden Berliner Kunstausstellungen auf 8 Wochen, für die Kunstausstellung in Budapest auf 6 Wochen nach Ausstellungsschluss verlängert.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferu nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidiruug jeder Rechnung, welche auf Grnnd eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werdeu zur Deckung der Publications- und Liqnidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein uud dasselbe Zngeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	vou der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) vou	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1468	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine St.E.G.	Mastig	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	806		Im Kartirungswege		
					Smiřitz					658				
					Hlinsko					934				
					Hohenbruck					628				
					Königgrätz					688				
					Opatowitz					712				
					Praskačka-Urhanitz					732				
					Rossitz					712				
					Hořic					904				
										Heller per Tonne à 1000 kg				
1469	**Localbahn Raspenau-Weissbach** Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein		Sämmtliche Artikel	Im Uebergangsverkehre		Minimalquantum 400 Tonnen	bis längstens Ende December 1900	Tarif-Theil II, Nachtrag I, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Raspenau-Weisshach ab	Die bezüglichen Frachtsätze für den Uebergangsverkehr im vorstehend genannten Tarif	Frachtsätze des in der 8. Rubrik bezeichneten Nachtrages I zum Tarif-Theil II nach Abzug des bezüglichen Nachlasses laut Rubrik 11	Laut nachstehender Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine, resp. Frachtbriefe, welche von Seiten der Aufgeber, resp. Empfänger bis längstens 1. Februar 1901 bei der Direction der Friedländer Bezirksbahnen in Friedland in Böhmen zu bewirken ist	

Kilometer	Zwischen Raspenau transit und	Nachlass in Hellern für 100 Kilogramm												
		Eilgüter			Frachtgüter									
		gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	sperrige	Normalclasse I	Normalclasse II	Wagenladungsclassen A	B	C	Specialtarif 1	2	3	Ausnahmetarif
		in Hellern												
5	Haindorf-Liebwerda	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	2
2	Mildenau	1·5	1·5	1·5	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1·5
4	Mildeneichen	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	2	2	3
7	Weisshach	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	3

*) Ausnahmetarif: „Für Kohle. Thon, fertiges Porzellan, Kapselscherben, Schaf- und Baumwolle, roh und bearbeitet, sowie Garne nud Waaren daraus in Wageniadnngen von mindestens 5000 kg per Empfänger, wobei, wenu bei Anwendung des Ausnahmetarifes sich eine höhere Fracht ergibt, als bei der betreffenden Wagenladungsclasse, in welche der Gegenstand rangirt, letztere in Anwenduug kommt."

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1470	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Chrudim-Holitz	Bruchsteine und Schotter	Moravan transit	Platenitz Rowen Trauerdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	10 Heller	6 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1471	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin)	Siehe die nachstehende Tabelle		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief und Erfüllung der sonstigen Bedingungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. Juli 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif für Petroleum etc., Petroleumnaphtha und Rohbenzin vom 1. Jänner 1899 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband		Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	
	Fürth	München Centralbhf.
	für 100 Kilogramm in Pfennigen	
1. Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:		
Borysław	259	242
Drohobycz	253	238
Gorlice	224	206
Grybów	216	202
Jasło	225	210
Kolomea	283	266
Krechowice	268	255
Krosno	229	214
Olszanica	238	223
Stanislau	280	258
Stróże	216	202
Ustrzyki	242	227
Wola-Łużańska	220	206
Zagórzany	222	206
2. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:		
Dzieditz	185	163
Mähr.-Ostrau	174	152
Oderberg	176	154
Trzebinia	194	172
3. Station der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn:		
Pardubitz	103	119
4. Stationen der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft:		
Elbeteinitz	103	119
Pardubitz	103	119

Fortlaufende Nummer	1472	1473	1474
Die Publication erfolgt und im	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schwartenholz und Säumlinge, beim Sägebetriebe abfallend, nicht über 1 m lang, lose oder in Bündeln	Bruchsteine, unbearbeite	Kokes
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	Treibach-Althofen, Neumarkt i. St., Scheifling, Unzmarkt, Mautern, Kalwang, Wald, Liezen, Admont, Trieben, Rottenmann	Krakau	Mähr.-Ostran
nach	Wien I (K.E.B.) und Penzing	Kocmyrzów	Bodenbach transit: a) für Dresden Altstadt, b) für Dresden Friedrichstadt, c) für Dresden Neustadt, d) für Freiberg, e) für Hainsberg, f) für Halsbrücke, g) für Leipzig Bayer. Bhf., Leipzig-Stötteritz, h) für Leipzig Dresdener Bbf., i) für Leipzig-Connewitz, k) für Meissen, l) für Muldenhütten, m) für Radeberg, n) für Radebeul
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Strassenbauzwecken dienen und an eine Strassenbaubehörde (Landes- oder Bezirksingenieur) adressirt sein. Das Auf- und Abladen haben die Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	16 Heller	Besteben keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller: 91, 87, 85, 83, 72, 70, 69, 63, 60, 67, 65	12 Heller	Heller per metr. Tonne = 1000 kg: a) 1149, b) 1126, c) 1090, d) 1149, e) 1147, f) 1137, g) 1020, h) 1020, i) 1020, k) 1090, l) 1137, m) 1055, n) 1090
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	4 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Durch diese Publication werden, als in dieselbe einbezogen, ausser Kraft gesetzt: die Publicationen in den Vrdgs.-Bl. Nr. 116 und 127 vom 7. October, bezw. 4. November 1899, fortl. Nr. 2042 und 2227, sowie deren Abänderung im Vrdgs.-Bl. Nr. 4 vom 11. Jänner 1900, fortl. Nr. 1 und 2		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1475	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cement	Szczakowa	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger**	bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	93 Heller	83 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt**	
1476	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Bautsch	Feldsberg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang zum Localgütertarife für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller: 72	57	15	Im Kartirungswege		
					Hohenau				73	58	15			
1477	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Dachziegel, sofern dieselben Erzeugnisse der Thonwaarenindustrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobirt und nicht glasirt sind	Göding	Bochnia	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	80			Im Kartirungswege		
					Dembica					97				
					Drohobycz					138				
					Gródek					132				
					Jaroslau					114				
					Jasło					110				
					Krosno					114				
					Lańcut					108				
					Lemberg					137				
					Leżajsk					117				
					Lisko-Łukawica					124				
					Lubaczów					122				
					Mościska					126				
					Oleszyce					121				
					Przemyśl					121				
					Przeworsk					112				
					Radymno					117				
					Rawa ruska					129				
					Rozwadów					116				
					Rudnik					119				
					Rymanów					117				
					Rzeszów					105				
					Sędziszów					101				
					Słotwina					85				
					Sokal					140				
					Tarnobrzeg					110				
					Tarnopol					159				
					Ustrzyki					129				
					Złoczów					148				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1478	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Waldmühle	Liesing	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 28. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	8 Heller	6 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
1479	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakracer Eisenbahn	Stroh, in gepressten Ballen	Lukač	Gratwein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Die Decken sind vom Aufgeber beizustellen	vom 28. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Anhang zum Localtarife der Südbahn-Gesellschaft	86 Heller incl. ungar. Steuer	84 Heller incl. ungar. Steuer	2 Heller	Im Kartirungswege		Der Nachlass wird von der Strecke Lukač—Barcs getragen
1480	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Brannkohle	Banjaluka-Stadt	Triest	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen sind bahnämtlich abzuwiegen zu lassen und für diese Leistung ist ein Wägegeld von 60 h per Wagen zu entrichten. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre eigenen Kosten zu bewerkstelligen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	130 Heller		Im Kartirungswege				
1481	Südbahn-Gesellschaft		Lebensmittel (auch todtes Geflügel) und Getränke, sowie die davon herrührenden Emballagen, ferner Uebersiedlungs-Effecten, in kleineren Mengen	Während der Badesaison 1900 in Brennerbad, d. i. vom 1. Juni bis Ende September 1900, wird die Beförderung nebiger Artikel in kleineren Mengen ab den Stationen Trento, Bozen-Gries, Brixen, Sterzing, Gossensass, Steinach, Gries, Brenner, Innsbruck, Marburg und Wildon nach der Haltestelle Brennerbad und umgekehrt **mit den für die Eilgutbeförderung bestimmten Zügen zu den Taxen für Frachtgut gestattet, dabei aber nur die frachtgutmässige Lieferfrist gewahrt.**										
1482	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Bahnen	Briquettes und Kokes	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 4. Jänner 1900 unter fortlaufender Nummer 2 publicirten Frachtsätze für Kohlensendungen von **Schwadowitz-Eipel** nach den daselbst angegebenen Stationen gelten auch **für Briquettes- und Kokes-Sendungen.**										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1483	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Steine der Classen B, C und des Specialtarifes 3 als Frachtgut	Gablonz-Braudl	Reichenberg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	15 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
24	Nr. 140 vom 7. December 1899	2723	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kartoffeln	Stationen der im Abschnitt A des Tarifes, Theil II, Heft 2, enthaltenen Staatsbahnlinien, sowie Stationen der Ostgalizischen Localbahnen aus Abschnitt A und G des vorgenannten Tarif-Theiles II, Heft 2	Stationen des die politischen Bezirke Biala, Brzesko, Chrzanów, Gorlice, Krakau, Podgórze, Wadowice und Zywiec umfassenden westgalizischen Nothstandsgebiete	Der Text der Rubrik 4 („für Artikel") ist zu ergänzen durch die Worte: „und Mais". In der Rubrik 5 („für die Transportstrecke nach") sind die politischen Bezirke Myślenice und Neu-Sandec einzuschalten	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
43	Nr. 145 vom 21. December 1899	3081	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Raffinirtes Petroleum etc.	Pardubitz St.E.G.	Bodenbach St.E.G.	3. Juli 1900	
44	Nr. 9 vom 23. Jänner 1900	697	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn und Böhm. Nordbahn	Raffinirtes Petroleum etc.	Pardubitz S.N.D.V.B.	Bodenbach E.N.B.	3. Juli 1900	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Landesfürstliche Commissäre

einschliesslich der auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bestellten

Regierungscommissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Felix Freiherr von Hasslinger, Bezirkscommissär bei der Landesregierung in Salzburg.

Bei der Localbahn Asch-Rossbach: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Auspitz-Stadt Auspitz als Regierungscommissär: Hugo Pulpan, Bezirkshauptmann in Auspitz.

Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Richard Gräf, Bezirks-Obercommissär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Teplitz.

Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien: Leopold Morawetz, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Beneschau-Wlaschim: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Kleinbahn von Beraun nach Konĕprus und von Beraun nach Königshof als Regierungscommissär: Dr. Josef Bláha, Bezirkshauptmann in Hořowitz.

Bei der Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft: Moriz Mienzil, Bezirkshauptmann in Bielitz.

Bei den Böhmischen Commercialbahnen: Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Böhmischen Nordbahn: Johann Filip, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Adolf Stitzenberger, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Localbahn Borki wielkie—Grzymałów: Doctor Stanislaus Ustyanowski, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Bozen-Meraner Bahn: Demeter Ritter von Mertens, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz als Regierungscommissär: Heinrich Rehak, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karolinenthal.

Bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Dr. Aurel Ritter von Onciul, Bezirkshauptmann bei der Statthalterei in Brünn.

Bei der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn: Emil Knapp, Bezirkscommissär in Prag.

Bei den Bukowinaer Localbahnen: Johann Fekete de Bélafalva, Landesregierungsrath in Czernowitz.

Bei der Neuen Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft: Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Johann Fekete de Bélafalva, Landesregierungsrath in Czernowitz.

Bei der Buschtĕhrader Eisenbahn: Alois Hofmann, Hofrath bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Localbahn Čerčan-Modřan als Regierungscommissär: Adolf Heinz, Bezirkshauptmann in Beneschau.

Bei der Localbahn Chabówka-Zakopane: Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Chlumetz-Königstadtl als Regierungscommissär: Dr. Andreas Volkár, Bezirkshauptmann in Neubydžow.

Bei der Czernowitzer Elektricitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft: Dr. Stefan Freiherr von Wassilko-Serecki, Landesregierungsconcipist in Czernowitz.

Bei der Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft: Dr. Alexander Poppović, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.: Dr. Carl Freiherr Rumler von Aichenwehr, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka Anton Hołodyński, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: Dr. Victor Rudel, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Deutschbrod-Saar: Dr. Franz Deschka, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Dolina-Wygoda: Dr. Hans Dobner von Dobenau, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. August Weeber, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Carl Janka, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Kolben & Co. in Prag: Wenzel Bouna, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Franz Schäffer, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn: Dr. Max Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz. Stellvertreter: Dr. Siegfried Ritter Manger von Kirchsberg, Bezirkshauptmann in Hartberg.

Bei der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf von Amberg, Regierungsrath und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft: Franz Rapprich, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Gablonz.

Bei der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Dr. Ferdinand Eberle, Landesregierungsrath in Salzburg.

Bei der Localbahn Gleisdorf-Weiz: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft: Julius Graf Salburg, Bezirkshauptmann in Gmunden.

Bei der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der elektrischen Kleinbahn von Graz nach Fölling als Regierungscommissär: Rudolf Freiherr von Camerlander, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Graz.

Bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Josef Schardinger, Oberbergrath bei der Berghauptmannschaft in Wien.

Bei der Grazer Tramway-Gesellschaft: Carl König, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha: Dr. Victor Hnidey, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gurkthalbahn: Dr. Theobald Pollak, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn von Heřman-Městec nach Borohradek mit einer Abzweigung von Hrochow-Teinitz nach Chrast als Regierungscommissär: Wenzel Šafařík, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Chrudim.

Bei der Localbahn Innsbruck-Hall i. T.: Felix Gabos, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Innsbruck.

Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan von Hochbrunn, Ministerialrath i. P.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Dr. Emil Hardt, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt: Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei der Localbahn Kolin-Čerčan als Regierungscommissär: Sylvester Schapka, Bezirkshauptmann in Kuttenberg.

Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Localbahn Krakau-Koćmyrzów: Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft: Carl Graf, Statthaltereirath in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Kuttenberger Localbahn als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Localbahn Laibach-Oberlaibach: Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Camill Kuranda, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft: Camill Kuranda, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów: Vincenz Dobrowolski, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr: Carl Graf, Statthaltereirath in Linz.

Bei der Kleinbahn Lupków-Cisna: Julius Kadiji, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau): Rudolf von Amberg, Regierungsrath und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad: Dr. Hans Kolisko, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Mauthausen-Grein: Dr. Hans Gaber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Melnik-Mšeno als Regierungscommissär: Josef Bliženec, Bezirkshauptmann in Melnik.

Bei der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee: Dr. Gottfried Freiherr von Giovanelli, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der Localbahn Mšeno—Unter-Četno als Regierungscommissär: Alexius Komers, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Jungbunzlau.

Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Carl Graf, Statthaltereirath in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf): Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Localbahn von Nakři-Netolitz nach Netolitz als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Localbahn Neuhaus-Neubistritz: Dr. Julius Schlag, Archivdirector mit Titel und Charakter eines Regierungsrathes im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Neuhof-Weseritz als Regierungscommissär: Carl Pezellen, Bezirkshauptmann in Tepl.

Bei der Neutitscheiner Localbahn: Adam Graf Romer, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr. Nordwestbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Franz X. Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei den Oesterreichischen Schuckert-Werken: Alfons Edler von Glaser, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes. Stellvertreter: Dr. Theobald Pollak, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Hans Gaber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Dr. Victor Röll, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei den Ostgalizischen Localbahnen: Stefan Graf Romer, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Rudolf von Amberg, Regierungsrath und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz: Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft: Dr. Hans Dobner von Dobenau, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Piła-Jaworzno: Miecislaus Strzelbicki, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Localbahn Plan-Tachau: Johann Dudek, Bezirkshauptmann in Tachau.

Bei der Localbahn Postelberg-Laun: Gottlieb Bayerle, Bezirkscommissär in Prag.

Bei der Localbahn Potscherad-Wurzmes: Rudolf Keller, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Heinrich Selner, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Dr. August Weeber, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Kleinbahn Prag (Smichow)-Košíř als Regierungscommissär: Alfred Pokorný, Bezirkshauptmann in Smichow.

Bei der elektrischen Kleinbahn Prag-Vysocan als Regierungscommissär: Heinrich Řehák, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karolinenthal.

Bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Rakonitz-Mlatz als Regierungscommissär: Johann Maydl, Bezirkshauptmann in Kralowitz.

Bei der Localbahn Raudnitz-Hospozin als Regierungscommissär: Carl Loula, Bezirkshauptmann in Raudnitz.

Bei der Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn: Emil Ritter Krticzka von Jaden, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft: Dr. Victor Ritter von Steffek, Bezirkshauptmann in Reichenberg.

Bei der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding: Dr. Adolf Ritter von Strigl, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Dr. Ferdinand Eberle, Landesregierungsrath in Salzburg.

Bei der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft: Dr. Ferdinand Eberle, Landesregierungsrath in Salzburg.

Bei der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachthalbahn): Dr. Franz Deschka, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal als Regierungscommissär: Franz Josef Pappisch, Bezirkshauptmann in Joachimsthal.

Bei der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen als Regierungscommissär: Franz J. Schmidt, Bezirkshauptmann in Falkenau.

Bei der Schneebergbahn: Rudolf Ritter von Stahl, Bezirkshauptmann in Wr.-Neustadt.

Bei der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya: Oskar Ritter von Keller, Bezirkshauptmann in Waidhofen a. d. Thaya.

Bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl: Dr. Otto Müller, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Schweissing-Haid als Regierungscommissär: Felix Maschner, Bezirkshauptmann in Mies.

Bei der Localbahn Sedlitz-Čižkowitz als Regierungscommissär: Carl Schlögl, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Leitmeritz.

Bei der Società Triestiner Tramway: Friedrich Ritter von Schwarz, Statthaltereirath in Triest.

Bei den k. k. Staatsbahnen als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei der Localbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg als Regierungscommissär: Alfred Freiherr von Wimmer, Bezirksnauptmann in Bischofteinitz.

Bei der Localbahn Starkenbach-Rochlitz: Dr. Max Freiherr von Wimpffen, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Stauding-Stramberger Localbahn: Adam Graf Romer, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei den Steiermärkischen Landesbahnen als Regierungscommissär: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Steyrthalbahn-Gesellschaft: Ferdinand Rippely, Bezirkshauptmann in Wels. Stellvertreter: Anton Rossi, Bezirks-Obercommissär in Linz.

Bei den Localbahnen von Strakonitz über Blatná nach Březnitz, von Blatná nach Nepomuk und von Březnitz nach Rozmital als Regierungscommissär: Wenzel Skákal, Bezirkshauptmann in Blatná.

Bei der Localbahn Strakonitz-Winterberg: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Stramberg-Wernsdorf: Dr. Richard Ziffer, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Südbahn-Gesellschaft: Dr. Zdenko Ritter von Forster, Sectionsrath im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes. Stellvertreter: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Franz X. Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft: Richard Gräf, Bezirksobercommissär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Teplitz.

Bei der Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach als Regierungscommissär: Dr. Heinrich Czerny, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Eger.

Bei der Localbahn von Tłumacz-Palahicze nach Tłumacz als Regierungscommissär: Josef Salamon, Bezirkshauptmann i. P. in Tłumacz.

Bei der Localbahn Triest-Parenzo: Victor Graf Attems, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Trzebinia-Skawce: Ladislaus Kawalikowski, Bezirkscommissär in Krakau.

Bei der Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern): Dr. Gottfried Freiherr von Giovanelli, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der Ungarischen Westbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei der Oesterr. Union-Elektricitäts-Gesellschaft: Dr. Franz Schonka, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei den Unterkrainer Bahnen: Dr. Alfred Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Dr. Victor Rudel, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium, und Gottfried Rapp, Bezirkscommissär in Trient.

Bei der Localbahn Vöcklabruck-Kammer als Regierungscommissär: Dr. Robert von Welser, Bezirkshauptmann in Vöcklabruck.

Bei der Niederösterr. Waldviertel-Bahn: Dr. Theodor Zelinka, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn als Regierungscommissär: Dr. Ferdinand Maurig Ritter von Sarnfeld, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karlsbad.

Bei der Welser Localbahn-Gesellschaft: Ferdinand Rippelly, Bezirkshauptmann in Wels.

Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Ladislaus Miller, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Wiener Localbahnen: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Carl Freiherr Rumler von Aichenwehr, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Linien der Wiener Stadtbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Wippachthalbahn (Görz-Haidenschaft): Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth: Dr. Max Freiherr von Wimpffen, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Moldauthein: Dr. Arnold Krasny, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Prachatitz: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wolframs-Teltsch: Dr. Hans Kolisko, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wotic-Selčan: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Ybbsthalbahn: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan: Dr. Richard Ziffer, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Zillerthalbahn: Anton Kneussl, Bezirkshauptmann in Schwaz.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei der Zvoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Zwittau-Polička: Ladislaus Miller, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei dem Creditinstitute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten: Dr. Friedrich Freiherr von Raymond, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Robert Grienberger, Ministerialsecretär im Finanzministerium.

Bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes. Stellvertreter: Dr. Carl Freiherr Rumler von Aichenwehr, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen: Carl Breisky, Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Stellvertreter: Friedrich Rietsch, Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Max Zerboni di Sposetti, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Richard Kaiser, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd: Ernst Becher, Präsident der Seebehörde in Triest. Stellvertreter: Natalis Ebner von Ebenthal, Ministerialrath im Handelsministerium, und Dr. Franz Freiherr Strobach von Kleisberg, Hofrath der Seebehörde in Triest.

Bei der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Dr. Mauriz Rössler, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Società di navigazione a vapore Trieste-Istria: Dr Peter Ritter von Rešetar, Rath der Seebehörde in Triest.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. **Wien, 24. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten ans Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. Mai 1900, womit für den Monat Juni 1900 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem königl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1900 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 20·5 Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Kladno nach Rapitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Kolben & Co. in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende und von dem Vorplatze der Station Kladno der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn auf der Bezirks-, eventuell Aerarialstrasse in das Stadtgebiet der königl. Bergstadt Kladno und von da über Duby nach Rapitz führende Kleinbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. Mai 1900. Z. 20.463/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Zartlesdorf oder der Haltestelle Hohenfurth-Rosenberg nach Lippen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Grossindustriellen Ernst Porak in Kienberg bei Hohenfurth in Böhmen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Zartlesdorf oder der Haltestelle Hohenfurth-Rosenberg der k. k. Staatsbahnlinie Budweis—Klein-Reifling über Seiften, Schwarzwald, Hohenfurth und Kienberg zu den Holzausländeplätzen in Lippen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 8. Mai 1900. Z. 18.478/2.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus“ mit dem Sitze in Prag.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen der Firma Franz Schoen & Söhne in Prag die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus“ mit dem Sitze in Prag ertheilt und die bezüglichen Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 3. Mai 1900. — Z. 15.098. E.-M.-Z. 23.008.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

I. Eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn liegt nicht blos dann vor, wenn der Vorfall mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren im Zusammenhange steht, sondern auch dann, wenn der Unfall am Bahnhofe inmitten des Verkehrsbetriebes, in den mit dem Betriebe in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen erfolgt.

II. Die Frage, ob eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn vorliegt oder nicht, kann durch eine Incompetenzeinwendung nicht zur Entscheidung gebracht werden.

III. Das Klagerecht auf eine auf Grund des Haftpflichtgesetzes gebührende Entschädigung verjährt gemäss § 1489 a. b. G.-B. nach Ablauf von drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt wird.

(Entscheidung des k. k. Landes- als Handelsgerichtes in Linz vom 18. November 1898, G. Z. $\frac{\text{Cg II } 36/98}{9}$, bestätigt mit dem Urtheile des k. k. Oberlandesgerichtes in Linz vom 11. Jänner 1899, $\frac{\text{B c III } 75/98}{13}$, und des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 19. April 1899, Z. 2185.)

Johann L., gewesener Magazinsdiener der k. k. Staatsbahnen, der infolge eines in Ausübung seines Dienstes erlittenen Unfalles dienstunfähig geworden war, klagte das Aerar auf Grund des Haftpflichtgesetzes auf Zahlung einer lebenslänglichen monatlichen Rente von fl. 14·60, wurde jedoch mit seinem Anspruche in allen drei Instanzen abgewiesen.

Thatbestand.

Nach den Ausführungen der Klage war Johann L. seit dem Jahre 1867 bis zum 3. Juli 1893 als Magazinsdiener bei der Heizhausleitung in L. bedienstet. Als er am 3. Juli 1893 in Ausübung seines Dienstes vom Bodenraume des Heizhausmagazines sogenannte Lagerwolle für die Locomotive holte, blieb er beim Herabsteigen über die steile Treppe an einer schadhaften Stufe mit einem Schuhabsatze hängen und stürzte infolgedessen die Treppe hinab, wobei er sich so schwer verletzte, dass er bewusstlos liegen blieb und trotz ärztlicher Behandlung siech und blind wurde.

Von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen wurde ihm, da er erwerbsunfähig geworden war, eine jährliche Rente von 60 pCt. seines durchschnittlichen jährlichen Arbeitsverdienstes per fl. 438 im Betrage von fl. 262·80 vom 1. Februar 1894 flüssig gemacht.

Der Kläger verlangte, da sich der Unfall im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn ereignete und derselbe durch die Schadhaftigkeit der Treppe des Heizhauses verursacht wurde, auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom Eisenbahnärar eine monatliche Zusatzrente von fl. 14·60 zur Ergänzung der ihm von der Unfallversicherungsanstalt bereits zuerkannten Rente von monatlich fl. 21·90 auf die Höhe seines früheren jährlichen Arbeitsverdienstes per fl. 438, angefangen vom 1. Februar 1894.

Das beklagte Aerar gab zu, dass der Kläger Magazinsarbeiter war, am 3. Juli 1893 über die Stiege in die Oelkammer ging, vom Bodenraume Lagerwolle holte, an einer Stufe der Treppe stürzte, herabfiel und sich Verletzungen zuzog, und dass ihm von der Unfallversicherungsanstalt wegen dauernder Erwerbsunfähigkeit 60 pCt. seines jährlichen Arbeitsverdienstes per fl. 438 im Betrage von fl. 262·80 als lebenslängliche jährliche Rente flüssig gemacht wurden.

Das k. k. Aerar wendete aber die Unzuständigkeit des Handelssenates ein, weil es sich nicht um eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn handelt, sondern um einen Unfall, der mit den durch die Anwendung von Dampfkraft bedingten besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes nicht im entferntesten im Zusammenhange steht.

Das Aerar machte ferner die Einwendung geltend, dass der Kläger durch eigenes Verschulden verunglückt sei. Er habe beim Herabsteigen über die Stiege die Lagerwolle im Gewichte von 3 kg in die vorgebundene Schürze gelegt, wodurch er sich den Blick auf die Trittflächen der Stufen benahm und infolgedessen bei einem Fehltritte über einen Theil der Treppe hinunterstürzte. Das Aerar könne kein Verschulden treffen, da die Treppe ordentlich hergestellt, mit einem starken Geländer versehen und vom Tageslicht hell beleuchtet gewesen sei.

Schliesslich wendete das Aerar die eingetretene Verjährung ein, da der Kläger den Unfall am 3. Juli 1893 erlitten hatte und ihm vom 1. Februar 1894 an von der Unfallversicherungsanstalt wegen dauernder, vollständiger Erwerbsunfähigkeit eine jährliche Rente von fl. 262·80 flüssig gemacht wurde, er aber die Klage erst im September 1898 einbrachte.

Bezüglich der Lage und Beschaffenheit der Stiege, auf welcher der Kläger verunglückte, war zur Sicherung von Beweisen der Localaugenschein aufgenommen und ist hiebei constatirt worden, dass sich die Stiege in der Oelkammer des Heizhauses befindet, jede Stufe nur aus einer Holzlatte besteht, welche zwar $22^1/_2$ cm breit, aber derart angebracht ist, dass beim Herabsteigen nicht die ganze Breite der Stufe betreten werden kann, da eine Stufe gegen die andere nur um $12^1/_2$ cm vorragt und die Stufe, auf welcher der Kläger stürzte, in der Länge von 23 cm und in der Breite von 4 cm beschädigt ist, indem dieser Theil etwas tiefer liegt, aber mit dem anderen Theil noch fest zusammenhängt.

Entscheidungsgründe.

Die Klage gründet sich auf das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, indem der Kläger behauptet, dass er beim Sturze über die Stiege in Ausübung seines Dienstes am Bahnhofe begriffen war und der Unfall, durch welchen er dauernd erwerbsunfähig wurde, sich im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn ereignete.

Die vom beklagten Aerar erhobene Einwendung der Unzuständigkeit des Handelsgerichtes musste, insofern sie nur die formelle Frage der Zuständigkeit betrifft, zurückgewiesen werden, da die Frage, ob der Unfall, durch welchen der Kläger erwerbsunfähig wurde, das Meritum der Sache betrifft und daher nicht mittelst einer Incompetenzeinwendung zur Entscheidung gebracht werden kann. Was aber diese Einwendung als meritorische Einwendung anbelangt, so ist von beiden Seiten zugegeben worden, dass Kläger Johann L. als Magazinsarbeiter im Heizhause des Bahnhofes in L. beschäftigt war, dass er am 3. Juli 1893 in Ausübung seines Dienstes in der Oelkammer des Heizhauses vom Bodenraume Lagerwolle für die Locomotiven holte, beim Herabsteigen über die Stiege stürzte und sich derart verletzte, dass er für dauernd erwerbsunfähig erklärt und ihm 60 pCt. seines Jahresarbeitsverdienstes per fl. 438 im Betrage von fl. 262·80 als jährliche Rente von der Unfallversicherungsanstalt vom 1. Februar 1894 an zugesprochen wurden.

Wenn auch der Unfall sich nicht beim Bahnverkehre unmittelbar ereignet hat, so kann doch nicht in Abrede gestellt werden, dass der Unfall mit dem Bahnbetriebe in innigem Zusammenhange steht, denn die Lagerwolle ist für die abfahrenden Maschinen unbedingt nothwendig; ohne Lagerwolle können die Maschinen nicht auslaufen und könnte daher der Betrieb der Bahn nicht aufrecht erhalten werden. Johann L., welcher in Ausübung seines Dienstes die Lagerwolle aus der Oelkammer des Heizhauses zu holen hatte, war daher beim Betriebsverkehre beschäftigt.

Eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn liegt nicht nur dann vor, wenn der Vorfall mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren im Zusammenhange steht, da der § 1 des Haftpflichtgesetzes diese Definition nicht kennt, sondern auch dann, wenn der Unfall am Bahnhofe inmitten des Verkehrsbetriebes, in den mit dem Betriebe der Fahrt in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen erfolgt. Diese Anschauung scheint auch bei der Redaction des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, massgebend gewesen zu sein, da es im § 2 l. c. heisst, dass diesem Gesetze die Eisenbahnarbeiter, welche „ausserhalb des Verkehres" beschäftigt sind, unterworfen bleiben.

Es musste daher der dem Kläger am 3. Juli 1893 zugestossene Unfall, da derselbe während des Betriebsverkehres am Bahnhofe erfolgte, als eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn angenommen werden.

Das belangte Aerar hat ferner das eigene Verschulden des Klägers eingewendet. Es ist zwar richtig, dass der Kläger vielleicht besser gethan hätte, wenn er die Lagerwolle, statt dieselbe in seine vorgebundene Schürze zu nehmen, auf den Rücken genommen hätte; aber es ist durchaus nicht nachgewiesen, dass der Kläger aus Unachtsamkeit über die Stiege gefallen sei, vielmehr hat sich bei Vornahme des gerichtlichen Augenscheines ergeben, dass die Stiegenstufe, auf welcher der Kläger stürzte, beschädigt ist, die Stiege selbst ziemlich steil ist und die einzelnen Stufen derart angebracht sind, dass eine Stufe gegen die andere nur um $12^1/_2$ cm vorragt. Daraus ergibt sich, dass die Stiege schon bei der ursprünglichen Herstellung nicht praktisch angelegt war, wofür jedenfalls das beklagte Eisenbahnärar zu haften hat.

Das belangte Aerar hat endlich auch die Einwendung erhoben, dass die Ansprüche des Klägers verjährt seien, da jede Entschädigungsklage in drei Jahren verjährt, der Unfall bereits am 3. Juli 1893 erfolgte, der Kläger aber erst am 21. September 1898 klagbar aufgetreten ist.

Obwohl der Kläger behauptete, dass der Schade, der ihm durch den Unfall zugefügt wurde, ihm nicht gleich bekannt wurde, die Höhe des Schadens von der Dauer der Erwerbsunfähigkeit abhängt und diese sich im Laufe der Zeit geändert habe, er erst in letzter Zeit eingesehen habe, dass er dauernd erwerbsunfähig geworden sei, so musste dennoch der Einwendung der Verjährung stattgegeben werden, da der Kläger mindestens am 1. Februar 1894, als ihm von der Unfallversicherungsanstalt wegen dauernder Erwerbsunfähigkeit 60 pCt. seines Arbeitsverdienstes als lebenslängliche Rente zuerkannt wurden, keinen Zweifel mehr haben konnte, dass er gänzlich erwerbsunfähig sei, trotzdem aber es unterlassen hat, binnen drei Jahren gegen den Betriebsunternehmer klagbar aufzutreten.

Uebrigens wäre Kläger nach den §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes bei dem Umstande, als er die jährliche Rente per fl. 262·80 angenommen hat, nur dann berechtigt, vom Betriebsunternehmer noch mehr zu verlangen, wenn er nachweisen könnte, dass der Betriebsunternehmer vorsätzlich die Beschädigung des Klägers herbeigeführt habe. Eine vorsätzliche Beschädigung wurde aber vom Kläger gar nicht behauptet. Es musste daher mit Abweisung des klägerischen Begehrens vorgegangen werden.

Dieses Erkenntniss wurde sowohl in zweiter, wie auch in dritter Instanz vollinhaltlich bestätigt.

[E.-M.-Z. 52.910 ex 1899.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Anfragen gestellt:

1. Seitens des Abgeordneten Schlesinger und Genossen:

„Je näher der Zeitpunkt heranrückt, wo der Staat von seinem concessionsmässigen Rechte auf Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Gebrauch machen wird, desto mehr wendet sich das öffentliche Interesse den Rechnungsabschlüssen dieses Unternehmens zu.

Während nun das Erträgniss für die Jahre 1897 und 1898 ziemlich constant blieb und dem Staate nicht nur einen Antheil am Reingewinne sicherte, sondern ihm auch ermöglichte, auf einer Herabsetzung der Frachttarife zu bestehen, musste es die grösste Ueberraschung hervorrufen, dass für das Jahr 1899 ein um 3 Millionen geringeres Erträgniss ausgewiesen wurde.

Wenn nun auch dieses Minderergebniss auf eine Steigerung der Betriebsausgaben durch die Erhöhung der Kosten der Unfallversicherung um fl. 119.000, der Haftpflichtversicherung um fl 80.000, auf aus den Betriebseinnahmen gedeckte Investitionen per fl. 900.000, ferner auf die Erhöhung der Erwerbsteuer um fl. 380.000 und auf ein höheres Erforderniss von fl. 114.000 für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen zurückzuführen gesucht wird, so bleibt immerhin eine durch die Vermehrung des Personals und Erhöhung der Bezüge desselben nicht zu erklärende Mehrausgabe von $1^1/_4$ Millionen Gulden zu rechtfertigen.

Nachdem nun von der unabhängigen Presse der Verdacht ausgesprochen wurde, dass die Bilanz für 1899 darauf angelegt ist, den Nordbahnactionären bei der Ablösung durch den Staat den Vortheil der bei Berechnung der Ablösungsrente aus dem Durchschnitte des Erträgnisses der sieben Jahre von 1897 bis 1903 abzurechnenden zwei schlechtesten Jahre durch möglichste Belastung dieser zwei Jahre zu sichern, um die fünf anderen Jahre desto glänzender hervortreten zu lassen, um auf Grund derselben eine möglichst hohe Ablösungsrente zu construiren, so richten die Gefertigten an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Wird Seine Excellenz die Bilanz der Nordbahn dahin prüfen lassen, dass keine künstlichen Verschiebungen zum Nachtheile des Staatsinteresses darin vorkommen?"

2. Seitens der Abgeordneten Heeger, Franz Hofmann und Genossen:

„Durch das Entgegenkommen und die Einsicht des hohen Eisenbahnministeriums, als der obersten Verwaltungsstelle der Oesterreichischen Staatsbahnen, ist ein lang gehegter berechtigter Wunsch der Bevölkerung Nordmährens und des westlichen Theiles von Schlesien erfüllt worden, indem vom 1. Mai l. J. ab ein Schnellzugsverkehr zwischen Olmütz—Jägerndorf—Troppau und abzweigend Jägerndorf—Ziegenhals mit entsprechenden Anschlüssen von und nach Wien, beziehungsweise Breslau hergestellt wurde. Es sei hiefür an dieser Stelle dem hohen Eisenbahnministerium der aufrichtigste Dank aller hieran betheiligten Bevölkerungsschichten ausgesprochen.

Das rührige Eisenbahncomité von Jägerndorf hat gleichzeitig mit der Action für die Erreichung dieser Schnellzugsverbindung auch die endliche Herstellung einer zeitgemässen Zugsverbindung zwischen Olmütz und Brünn der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn angestrebt.

Bekanntlich zählt diese Bahnstrecke, obgleich sie drei der bedeutendsten Städte Mährens (Olmütz, Prossnitz, Wischau) mit der Landesbauptstadt Brünn verbindet, zu den vernachlässigsten Theilstrecken des ganzen Netzes der Nordbahn, ja man kann fast sagen der Monarchie überhaupt.

Trotzdem der riesige Frachtenverkehr auf dieser Strecke einen erheblichen Antheil zu dem Riesengewinne der Nordbahn beiträgt, besorgt die Direction derselben den gesammten Personenverkehr auf dieser Strecke durch vier, sage vier Bummelzüge nach jeder Richtung hin.

Die Anschlüsse von und zu den Anschlussbahnen sind die denkbar ungünstigsten.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt beim schnellsten Zuge 35 Kilometer per Stunde, indem man die 103 Kilometer lange Strecke in 3, beziehungsweise $3^1/_4$ Stunden, und zwar im elendesten Wagenmateriale zurücklegt. Unglaublich, aber wahr ist es, dass der von Schlesien kommende Reisende, welcher die directe 103 Kilometer lange Strecke Olmütz—Prossnitz—Brünn der Nordbahn fährt, um $2^1/_2$ Stunden später ans Ziel kommt als wenn er die 161 Kilometer lange Strecke Olmütz—Böhmisch-Trübau—Brünn der Staatseisenbahn-Gesellschaft benützt, was aber naturgemäss die Reisekosten erheblich vermehrt.

Nordmähren und Schlesien und insbesondere auch die Stadt Brünn hat begreiflicher Weise ein hohes Interesse an einer zeitgemässen, den stets wachsenden Bedürfnissen des Verkehres entsprechenden Zugsverbindung zwischen den genannten Städten. Dieses hohe Interesse hat sich denn auch in zahlreichen Petitionen und Vorstellungen der Handelskammern von Olmütz, Brünn und Troppau, der beiden Landtage von Mähren und Schlesien, der Stadtvertretungen und der Interessentengruppen dieser Gebiete kundgegeben.

Alle diesbezüglichen Bitten wurden aber seitens der Nordbahn-Direction stets glattweg abgewiesen. Zumeist verwies man auf „die ungünstige Anschlussgabe“ der k. k. Staatsbahn in Olmütz. Nachdem nun aber durch die Einführung des vorerwähnten Schnellzugsverkehres diese ohnehin sehr fadenscheinige Begründung völlig wegfallen musste, glaubten die interessirten Kreise diesmal auf eine endliche Gewährung ihrer Bitte hoffen zu können, und es hat sich denn auch das genannte Eisenbahncomité von Jägerndorf gemeinsam mit den Interessenten der der Strecke Olmütz—Brünn neuerdings an den Herrn Hofrath Jeitteles, als den Generalbevollmächtigten der Nordbahn, mit dem Ersuchen um Einführung einer geeigneten Zugsverbindung gewendet. Alle Vorstellungen blieben jedoch auch diesmal erfolglos. Nicht blos in der Sache, sondern namentlich auch in der Form bedeutet die Antwort der Nordbahn-Direction geradezu eine Verhöhnung der Bitten und Vorstellungen der Landtage, Handelskammern und Stadtvertretungen, wodurch natürlich allenthalben die gerechte Entrüstung und Verbitterung gegen solche Willkür hervorgerufen wurde. (Wir verweisen auf die Erörterungen über diese Antwort der Nordbahn-Direction im mährischen Landtage zu Ende des letzten Sessionsabschnittes, Wortführer Abgeordneter Jellinek.)

Die Unterfertigten richten daher an Seine Excellenz die Anfrage:

1. Sind Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister die vorerwähnten Wünsche und Bitten der genannten Interessenten und die schroffe Ablehnung derselben durch die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bekannt?

2. Ist Seine Excellenz geneigt, diesem willkürlichen, das Ansehen der Staatsaufsicht und das wirthschaftliche Interesse der Steuerträger schwer schädigenden Vorgehen der Direction der Nordbahn mit allem Nachdruck, welcher der Staatsverwaltung zukommt, entgegenzutreten?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Gänserndorf - Pyrawarth-Gaunersdorf. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom niederösterr. Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Pyrawarth nach Gaunersdorf die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen und gleichzeitig auch die Stationscommission vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der commissionellen Amtshandlungen für das ganze begangene Project, beziehungsweise für einzelne Theilstrecken desselben den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 19.340.]

Projectirte elektrische Kleinbahn von Triest nach Opčina. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Mai die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Gustav Adolf Krauseneck, Advocat und Grundbesitzer in Triest, vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn gemischten Systems von Triest nach Opčina die Trassenrevision und Stationscommission einschliesslich der Erörterung über die Frage der Zugangswege oder Zufahrtsstrassen und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 9300.]

Projectirte Localbahn von Rakonitz zum Anschlusse an die Localbahn Postelberg-Laun, eventuell in Laun. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Vincenz Feyerfeil, k. k. Notar in Karolinenthal, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Rakonitz über Opočna zum Anschlusse an die Localbahn Postelberg-Laun, eventuell in Laun, die Trassenrevision und Stationscommission auf den 25. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 23.962.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Erweiterung der Station Dombrau.) Die k. k. Landesregierung Troppau hat den Bauconsens für die Abänderung einzelner mit dem Eisenbahnministerial-Erlasse vom 12. Juli 1898, Z. 28.713, aus Anlass der Erweiterung der Station Dombrau genehmigten Herstellungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 23.275.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Activirung des Rollfuhrdienstes in der Station Leoben S.B.) Auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden vom 1. Juni angefangen bis auf Widerruf alle in der Station Leoben S.B. einlangenden oder zur Aufgabe zum Bahntransporte daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 vom 17. Mai, Seite 1306) verlautbarten Tarifes und sonstigen Bestimmungen durch die Firma Max Withalm in Leoben dem Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 19. März 1900, Z. 9022, der Direction der Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft in Szeged die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen

a) für die Umgestaltung des derzeit mit Pferdekraft betriebenen städtischen Strasseneisenbahnnetzes auf elektrischen Betrieb,
b) für die Ergänzung dieses Betriebsnetzes durch weitere im Bereiche der kgl. Freistadt Szeged mit Benützung entsprechender Strassenzüge zu erbauende Strassenbahnlinien mit elektrischem Betriebe

auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Fiumaner Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekédési közlöny“ Nr. 34 verlautbart den Wortlaut des mit Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers, Z. 84.274/V ex 1899, erflossenen Nachtrages zur Concessionsurkunde der Fiumaner Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit elektrischem Betriebe vom 9. October 1896, Z. 57.670 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1896), kraft welchem die Gesellschaft ermächtigt wird, zum Behufe des Ausbaues von Geleisen, Vermehrung der Krafterzeugungsmaschinen und anderer Investitionen ihr mit K 1,136.000 bemessen gewesenes Actiencapital um K 148.000 zu erhöhen.

Projectirte Localbahn Zsebely—Sipet—Végvár (Rittberg)-Kádár. (Aushau der Theilstrecke Zsebely—Sipet: Beschluss und Kosten.) Die Municipalverwaltung der Grossgemeinde Csákovár hat den Beschluss gefasst, von der von ihr projectirten Localbahn (Csákovár—) Zsebely—Sipet—Vágvár-Kádár (zum Anschlusse an die Linie Verse z—Végvár-Kádár—Lugos—Maros-Illye der Ungarischen Südosthahn [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1896, Vorconcession Post 1]), vorläufig die 21·1 km lange Theilstrecke Zsebely—Liebling—Sipet auszubauen. Die Baukosten dieser als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit K 1,576.000. hemessen (d. i. K 74,692 per Kilometer), von welch ersterer Summe Beträge von K 109 000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel, K 70.000 für die Erweiterung und Einrichtung der Ausgangsstation Zsebely der Linie Temesvár—Zsehely—Báziás und K 20.000 für Anlage eines Reservefonds entfallen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ministerialerlass, die Bestellungsmodalitäten von Hörern der technischen Hochschule als Ingenieurspraktikanten im Stande der kgl. Ungarischen Staatsbahnen betreffend.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat der kgl. ungarische Handelsminister gestattet, dass die mit Zustimmung der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu Assistenten designirten Stipendisten des Budapester kgl. Josef-Polytechnicums nach ihrer Ernennung zu provisorischen Ingenieurspraktikanten für die Dauer des Assistentendienstes, längstens aber auf zwei Jahre heurlaubt werden, jedoch unter der Bedingung, dass sie während der Ferialzeit gegen ein entsprechendes Diurnum-Pauschale bei der Maschinen-Abtheilung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Dienst verrichten.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Monate März.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Monate März die von den nachbenannten ungarischen Maschinen- und Waggonfabriken gelieferten Locomotiven und Wagen (vergl. Lieferungsausweis pro Februar, Vrdgs.-Bl. Nr. 39) übernommen, und zwar von der Staatsmaschinenfabrik 1 Stück Locomotive, welche für den Dienst auf Secundärbahnen bestimmt ist. Die Ungarische Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Raab lieferte 6 Stück Personenwagen III. Classe, welche mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit Einrichtung für Oelgasbeleuchtung versehen sind, 50 Sitzplätze besitzen und mit einem Mittelgang ausgestattet sind. Die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad brachte 177 Stück Lastwagen mit je 15 Tonnen Tragfähigkeit zur Ablieferung; von denselben waren 103 Stück gedeckte und 74 offene Lastwagen, 152 Stück ohne Bremse und 25 Stück mit Bremse versehen. Durch die vorerwähnten Einlieferungen erhöhte sich der Bestand der Locomotiven auf 2397 Stück, jener der Personenwagen auf 6540 Stück und schliesslich der Bestand an Lastwagen auf 54.844 Stück.

— (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in einigen Relationen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die bereits in vorhergehenden Fällen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 und 43) bewilligte Erhöhung der derzeit noch vorgeschrieben gewesenen Fahrgeschwindigkeit der Züge in einzelnen Relationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen auch auf folgende Linien ausgedehnt, und zwar: auf der Linie Budapest-Angyalföld—Dorog der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Eisenbahn Budapest-Dorog Esztergom (Gran) zwischen den Stationen Budapest-Angyalföld und Dorog, auf welcher bis nun die Maximalgeschwindigkeit 50 km per Stunde betrug, kann ab 1. Mai mit 60 km Fahrgeschwindigkeit gefahren werden; auf der Linie Kenyérmező—Esztergom derselben Eisenbahn darf statt bisheriger 30 km mit 40 km Maximalgeschwindigkeit der Verkehr abgewickelt werden, mit der Beschränkung jedoch, dass bis zur Fertigstellung der Wegschranken nur eine Fahrgeschwindigkeit von 35 km gestattet ist, während auf der Zwischenstrecke Dorog—Kenyérmező mit Rücksicht auf die Terrainverhältnisse dieser Theilstrecke das bisherige Fahrtempo von 30 km per Stunde auch fernerhin beizubehalten ist.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat mit bereits principiell ertheilter Zustimmung der Communalverwaltung, vorbehaltlich der ministeriellen Sanction, den Bau einer von ihrer Hauptlinie am Nagykörut (Grosse Ringstrasse) ausgehenden, durch die Mesterutcza mit Durchschneidung des IX. Stadtbezirkes Ferenczváros (Franzstadt) bis zur Station Budapest-Ferenczváros der kgl. Ungar. Staatsbahnen führenden Linie mit einem Kostenaufwande von Kronen 595.000 beschlossen. Im Bereiche der durchaus zweigeleisigen Strecke wird die Zuleitung des elektrischen Stromes innerhalb der Mesterutcza im Unterpflastergrunde (System Siemens & Halske) und ausserhalb der hauptstädtischen Bezirksperipherie auf Ständern erfolgen. Der Verkehr zu dem an der Grenze des Extravillans von den innerstädtischen Bezirken ziemlich entfernt liegenden Franzstädter Bahnhofe ist gegenwärtig lediglich auf das Strassenfuhrwerk beschränkt, da bisher noch keine directe Strassenbahnverbindung nach dorthin besteht. Durch Vermittlung der neuen Linie durch die Mesterutcza wird nun die Continuität des dortigen Verkehres nicht nur von der grossen Ringstrasse aus mit allen Bezirken hergestellt, sondern auch der Ostbahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen von dem dort stetig zunehmenden Personenverkehre aus südlichen Provenienzen wesentlich entlastet werden, da die ausgedehnten östlichen Stadtbezirke VII, VIII, IX dem Franzstädter Bahnhofe viel näher liegen als dem Ostbahnhofe, der am Ende des von der Station Franzstadt aus beschriebenen, die östlichen Bezirke umspannenden weiten Bogens der Staatsbahntrasse liegt. Die neue Linie soll noch im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergehen werden.

Eisenbahnen Szeged-Karlova und Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek. (Fusionirung.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 40 verlautbart die Concessionsurkunde, laut welcher der kgl. ungarische Handelsminister die Vereinigung der beiden Eisenbahn-Gesellschaften Szeged-Karlova und Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, deren Linien im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehen, zu einer vereinigten Gesellschaft unter der Firma „Localbahn Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek" genehmigte. Das vereinigte Actiencapital der beiden Gesellschaften bei einer Gesammtlänge der Linien von 142 km beträgt K 9,534.400, von welcher Summe K 824.870 in den Fahrbetriebs-mitteln der beiden Verkehrsunternehmungen investirt sind. Der Betrieb beider Linien wird auch nach deren Vereinigung von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen geführt werden.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Magdeburg: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Wahrstedt Velpke.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde mit 15. Mai die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Wahrstedt-Velpke auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet und wird selbe vom 1. Juni angefangen auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet. Viehsendungen in mehrbödigen Wagen, sowie Leichen und Fahrzeuge sind im Verkehre von und nach der vorgenannten Haltestelle bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Jänner.) Im Monate Jänner wurden bei einer Bahnlänge von 1822·87 (1760·14) km 2,364.604 (2,316.928) Personen und 568 623 (542.995) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,110.400 (1.083.147), aus dem Güterverkehre Mk. 2,218.000 (2,096.170), aus sonstigen Quellen Mk. 766.000 (564.000), zusammen Mk. 4,094.400 (3,743.317), also mehr Mk. 351.083. Vom 1. April 1899 bis letzten Jänner 1900 beträgt die Einnahme Mk. 46,083.200, somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 44,300.920 mehr Mk. 1,782.280.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 18. Jänner nach 18tägiger Fahrt mit 16 Passagieren und 2101 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welchen 196 Tonnen für das Ausland bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 770.525 kg Baumwolle, 101 500 kg Gingellisamen, 256.592 kg Teelsamen, 188.465 kg Mirabolanen, 10.150 kg Gummi, 6699 kg Baumwolle, 25.000 kg Eisen, 265 320 kg Ricinussamen, 50.750 kg Leinsamen; aus Malabar 26.377 kg Pfeffer (hievon 11.000 kg für das Ausland), 24.915 kg Spalt (hievon 15.780 kg für das Ausland),

70.288 kg Cocosöl, 3045 kg Häute, 5380 kg Kaffee; aus Calcutta 80.013 kg Häute (hievon 25.000 kg für das Ausland), 134.700 kg (für das Ausland) und aus Aden 11.833 kg Häute (hievon 9600 kg für das Ausland), 9744 kg Kaffee, 17.357 kg Gummi, 24.106 kg Weihrauch und 8403 kg Gummi. Der Werth der eingeführten Waaren betrug ö. W. fl. 845.136.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.) Zur Benützung des täglich ab Wien-Weissgärber verkehrenden Passagierschiffes nach Deutsch-Altenburg und Hainburg werden combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche für den I., bezw. II. Schiffsplatz zu Thal und zur Rückfahrt per Bahn für die II., bezw. III. Classe berechtigen. Desgleichen werden derartig combinirte Karten in Hainburg (Bahnhof) und Deutsch-Altenburg (Bahnhof) nach Wien (Staatsbahnhof) zur Ausgabe gebracbt, welche zur Retourfahrt auf dem Passagierschiffe Giltigkeit haben. Der Fahrpreis beträgt von Wien (Weissgärber) nach Deutsch-Altenburg und retour oder umgekehrt, von Wien (Weissgärber) nach Hainburg und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn je K 5·70, II. Platz Schiff, III. Classe Bahn je K 3·40 inclusive Billet-Stempelgebühren. — Bezüglich der Bahnfahrt ist rücksichtlich der Strecken Hainburg und Deutsch-Altenburg—Wien die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gestattet. — Zwei Kinder im Alter von 4—10 Jahren können mit einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrasse gewährt. Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Abstempelung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

Ungarisch-croatische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) In der am 1. Mai in Fiume abgehaltenen diesjährigen ordentlicben Generalversammlung der Actionäre der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrt-Actiengesellschaft für das Betriebsjahr 1899 (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1898, Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1899) wurde über Antrag der Direction beschlossen, vom ausgewiesenen Reingewinne per fl. 100.746·56 nach Vornahme der statutenmässigen Abschreibungen eine siebenpercentige Dividende an die Actionäre zu vertheilen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Dampftraject zwischen Gombos und Erdöd. (Eröffnung des Betriebes.) Der während der Wintermonate sowohl als in jüngster Zeit auch wegen Hochwässer eingestellt gewesene Verkehr des Dampftrajectes, welcher die durch die Donau getrennten Theilstrecken der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Gombos—Erdöd—Eszék—Villany verbindet, wurde Ende April wieder regelmässig aufgenommen.

Verschiedene Mittheilungen.

Erste Eisenbahnwagenleih-Gesellschaft. (Generalversammlung) Am 15. März fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Hofrath Dr. Eduard Freiherrn von Sochor die diesjährige (28.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten Eisenbahnwagenleih-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 20 Actionäre erschienen, welche 16.611 Actien mit 1658 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte hat das abgelaufene Geschäftsjahr einen günstigen Erfolg gehabt. An Wagenmiethe wurden fl. 884.084 (+ fl. 132.498) vereinnahmt; die Ausgaben stellten sich auf fl. 284.613 (+ fl. 18.790), das Reinerträgniss auf fl. 656.429 (+ fl. 107.035). Der Wagenstand stellte sich auf 3600 Wagen wie im Vorjahre. Die Erhöhung des Actiencapitals auf fl. 5,000.000 = K 10,000.000, sowie die Umwandlung der Actien per fl. 80 in Titres zu K 200 wurde durchgeführt. Zur Verfügung der Generalversammlung standen Kronen 1,162.873. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss dieselbe die Auszahlung einer Dividende von K 20 (10 pCt.), die Dotirung des Wagenreconstructionscontos mit K 100.000 und den Vortrag von Kronen 62.873 auf neue Rechnung. An Stelle des verstorbenen Verwaltungsrathsmitgliedes Hermann Ritter von Rittershausen wurde Excellenz Graf Oswald Wolkenstein-Trostburg in den Verwaltungsrath entsendet. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 22.287.]

Krakauer Tramway-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 19. März wurde unter dem Vorsitze des Dr. Johann Berger aus Wien, Vertreters der Proponentin der Gesellschaft der „Tramways Autrichiens, Cracovie et extensions, société anonyme“ in Brüssel und in Anwesenheit des k. k. Statthalterei-Secretärs Albert Rożański als Regierungsvertreters die constituirende Generalversammlung der Krakauer Tramway-Gesellschaft abgehalten. Nach Constatirung der statutengemässen Einberufung der Versammlung und der Zeichnung und Volleinzahlung, sowie der Vertretung des gesammten Actiencapitals in der Versammlung wurde beschlossen, die vom k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 5. Februar 1900, Z. 3376, genehmigten Statuten anzunehmen und die Actiengesellschaft auf Grund derselben zu constituiren. Sodann wurden Anton Ritter von Oborski, Grossgrundbesitzer in Krakau, Theodor Köhn, Stadtbaurath a. D. und Director in Nürnberg, Fritz Nonnenberg, Director in Brüssel, Ludwig August Lohnstein, Director der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien, und Peter Gierlich, Bauinspector a. D. in Wien, in den Verwaltungsrath, sowie Bernhard Teubner, Oberbuchhalter in Wien, und Max Kind, Oberbuchhalter in Nürnberg, zu Mitgliedern und Ignaz Mayer, Disponent in Wien, zum Ersatzmanne des Revisionsausschusses gewählt. Seitens der Stadt Krakau waren in den Verwaltungsrath die Herren Dr. Carl von Pieniazek und Dr. Leon Rothwein, beide in Krakau, entsendet worden. Hierauf beschloss die Versammlung die Genehmigung der die Erwerbung des in Krakau bestehenden Pferdebahnnetzes betreffenden Verträge, die Einführung des elektrischen Betriebes und den Bau neuer Linien und die Genehmigung des Entwurfes des mit der Firma „Oesterreichische Schuckert-Werke“ abzuschliessenden Bauvertrages, zu diesem Behufe die Erhöhung des Actiencapitals, sowie die erforderlichen Aenderungen der Statuten und ertheilte dem Verwaltungsrathe die zur Durchführung dieser Beschlüsse erforderlichen Vollmachten. Endlich wurde Dr. Johann Berger ermächtigt, die wegen handelsgerichtlicher Protokollirung der Gesellschaft erforderlichen Schritte zu veranlassen.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Generalversammlung.) Am 30. März fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Vicepräsidenten Hofrathes Joh. Poschacher von Arelshöh und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialrathes Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt statt. Bei derselben waren 16 Actionäre erschienen, welche 25.735 Actien mit 2569 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte ist der Wagenstand mit Ende des abgelaufenen Betriebsjahres von 2702 Wagen im Werthe von fl. 5,423.415 auf 2854 Wagen im Werthe von fl. 5,635.850 gestiegen. Die Betriebseinnahmen stellten sich auf fl. 922.528 (gegen fl. 798.914), die Ausgaben auf fl. 66.499 (fl. 62.760). Die Kosten der Eisenbahntrassirungen betrugen fl. 8069 (fl. 17.365), die Steuern fl. 54.135 (fl. 38.515), zu Abschreibungen wurden fl. 261.542 (fl. 221.944) verwendet. Das Reinerträgniss stellte sich auf fl. 570.302 (fl. 443.607). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium, ferner beschloss dieselbe, fl. 34.470 zur Dotirung des Reservefonds, fl. 17.235 als Tantième für den Verwaltungsrath, fl. 6894 als Tantième für die Direction auszuscheiden, für die Errichtung eines Depotplatzes und zur Dotirung des Pensionsfonds je fl. 20.000 zu verwenden, eine Dividende von 11 pCt. zur Auszahlung zu bringen und fl. 31.704 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Julius Lederer und Johann Medinger junior, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Sectionsrath Dr. Guido Freiherr von Claner und Hofrath Joh. Poschacher von Arelshöh neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten gewählt und die beiden Genannten und Josef Simon wieder in das Executivcomité entsendet.
[E.-M.-Z. 16.037.]

Firmaprotokollirung. Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte Salzburg, Abth. III, wurde am 21. April im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Achenseebahn-Gesellschaft“

auf Grund der bei der XI. ordentlichen Generalversammlung am 26. März 1900 gefassten Beschlüsse die Wiederwahl der Actionäre Lorenz Zuckermandel und Gustav Moshagen als Mitglieder des Verwaltungsrathes je mit einer dreijährigen Functionsdauer eingetragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse vom 18. Mai 1900, Z. 22.078/16, hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des § 63, Abschnitt 11, des Eisenbahn-Betriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 1. Mai 1900 eingeführten Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit von dem Tage der Veröffentlichung dieser Kundmachung bis zum 31. August 1900 genehmigt.

Prag, am 22. Mai 1900. [529]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Preisermässigung der Monatskarten Prag—Vysočan.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 werden die Preise der Monatskarten für die Strecke Prag—Vysočan auf folgende Beträge ermässigt:

II. Wagenclasse . . . . Kronen 15,
III. „ . . . . „ 10.

Prag, im Mai 1900. [530]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Betriebführende der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Stiep bei Zlin.

Aus Anlass der am Pfingstsonntag und Pfingstmontag, am Tage Maria Himmelfahrt (15. August), zu Maria Geburt (8. September) und am Sonntage des Rosenkranzfestes (7. October) nach Stiep bei Zlin stattfindenden Wallfahrten gelangen in den nachbenannten Stationen der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz bei den fahrplanmässigen gemischten Zügen in diesem Jahre Rückfahrkarten II. und III. Classe nach Zlin zu folgenden besonders ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe:

		II. Cl.	III. Cl.
		Heller	
Otrokowitz	—Zlin	92	48
Malenowitz	— „	44	24
Prschna P.H.	— „	28	16
Wisowitz	— „	124	64
Zadweřitz P.H.	— „	100	52
Lipa-Sluschowitz	— „	76	40
Zelechowitz P.H.	— „	60	32
Přiluk P.H.	— „	44	24

Diese Fahrkarten haben eine Giltigkeitsdauer von zwei Tagen, der Tag der Lösung eingerechnet.

Wien, im Mai 1900. [531]

Norddeutsch-Orientalischer Personenverkehr über Bodenbach und Oderberg.

Verschiebung der Einführung des Tarifnachtrages I.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 50 vom 3. Mai 1900 verlautbarte Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. October 1899 für den oben angeführten Verkehr wird hiemit bis auf Weiteres vertagt.

Wien, am 22. Mai 1900. [532]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Frachtzahlungsbedingung bei Beförderung des Artikels Graphit.

Im Tarif-Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1899, des obgenannten Verbandes laufende Nummer 27 „Artikel Graphit“ ist in der Rubrik „Bedingungen“ die Bestimmung „Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens“ abzuändern auf: „Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.“

Wien, am 19. Mai 1900. [533]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. (Ausnahme-Frachtsätze für Sand.) Am 1. Mai 1900 wurden für Sandsendungen zwischen Böhlen-Rötha einerseits und Markt Redwitz, sowie Martinlamitz andererseits folgende Ausnahme-Frachtsätze eingeführt:

	für 100 kg Mark
Böhlen Rötha—Markt Redwitz	0·49
„ „ —Martinlamitz	0·43

Diese Frachtsätze finden Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg Sand mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen, doch wird der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zugrunde gelegt.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Anhang zu Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1892 (Verkehr Werrabahn—N.O.B.) (Neue Frachtsätze.) Mit Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. Mai 1900 sind für den Verkehr der Stationen der ehemaligen Werra-Eisenbahn mit der Ostschweiz neue directe Frachtsätze zur Einführung gelangt, durch welche der Anhang zum Bayerisch-Schweizerischen Tarifhefte 1 vom 1. Juli 1892 aufgehoben und ersetzt wird.

Insoweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis 31. Juli 1900 in Kraft.

Anhang zum 2. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife [Verkehr Werrabahn—V.S.B.], vom 1. August 1995. (Neue Frachtsätze.) Mit Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. Mai 1900 sind für den Verkehr der Stationen der ehemaligen Werra-Eisenbahn mit der Ostschweiz neue directe Frachtsätze zur Einführung gelangt, durch welche der Anhang zum 2. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. August 1895 aufgehoben und ersetzt wird.

Insoweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis 31. Juli 1900 in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1484	**Südbahn-Gesellschaft**		Locomotiven sammt Tendern, auf eigenen Rädern laufend, sowie auf diesen Fahrzeugen etwa verladene Ersatzstücke	Cormons trs.	Budapest S.B.	Die Locomotiven sammt Tendern müssen in italienischen Fabriken erzeugt sein und mit directen internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des bestehenden Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen	vom 1. Juni bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	2·53 Francs	1·78 Francs	0·75 Francs	Kartirung		
1485	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	bethelligten Verwaltungen	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification im Tarif-Theile I, dann Schälerhsen	Gaya St.E.G.	Wien Nord- oder Staatsbahnhof (über Bisenz-Pisek) oder umgekehrt	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	95 Heller	86 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 137 vom 30. November 1899 unter der fortlaufenden Nummer 2562 gegenstandslos
					Wien Nord- oder Staatsbahnhof (über Bisenz-Pisek)			Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	95 Heller	76 Heller	19 Heller			
				Gaya St.E.G.	Wien Nordbahn-Donauufer-Bahnhof transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	99 Heller	77 Heller	20 Heller			
					Wien-Lagerhaus oder Wien-Praterquai									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1486	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eilgüter, und zwar:	G ö d i n g K.F.N.B.	G a y a St.E.G.	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Juni 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1900	L o c a l t a r i f e	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
			gewöhnliche							110				
			ermässigte							73				
			besonders ermässigte							73				
			Frachtgüter, und zwar:											
			sperrige							64				
			Classe I							42				
			Classe II							37				
			Classe A							34				
			Classe B							29				
			Classe C							24				
			Specialtarif 1							24				
			Specialtarif 2							26				
			Specialtarif 3							22				
			Zuckerrübenabfälle, sowie Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle der Zuckerfabrikation, auch gedörrt oder getrocknet; Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm); Pressrückstände von Rüben, auch Diffusionsrückstände			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			Zuckerrüben und Futterrüben	22				
			Steine der Pos. 8—55 a und b des Theiles I; Ziegel der Pos. 2—1 des Theiles I	(über Bisenz-Pisek) oder umgekehrt		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen					19				
										16·4				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1487	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eigüter, und zwar:	Saitz K.F.N.B.	Gaya St.E.G.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Juni 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
			gewöhnliche							175				
			ermässigte							118				
			Frachtgüter, und zwar:											
			sperrige							100				
			Classe 1							65				
			Classe II							57				
			Classe A							52				
			Classe B							43				
			Classe C							37				
			Special-tarif 1							40				
			Special-tarif 2							39				
			Special-tarif 3							33				
			Zuckerrüben und Futterrüben			Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen				33				
			Zuckerrübenabfälle, sowie Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle der Zuckerfabrikation, auch gedörrt oder getrocknet; Scheidescblamm der Zuckerfabrikation (Saturationsscblamm, Pressschlamm); Pressrückstände von Rüben, auch Diffusionsrückstände							28				
			Steine der Pos. 8—55 a und b des Theiles I; Ziegel der Pos. Z—1 des Theiles I	(über Lundenburg—Bisenz—Pisek) oder umgekehrt		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen				23·6				

Fortlaufende Nummer	1488	1489	1490
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Banmaterialien, Maschinen nnd Maschinentheile	Banmaterialien nnd Einrichtnngsgegenstände	Banmateriale und Maschinen und Mascbinentheile
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	allen Stationen der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindnngsbahn	allen Stationen der Oesterr. Nordwesthahn nnd Süd-Norddeutscben Verbindnngsbahn	allen Stationen der Oesterr. Nordwesthahn nnd Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Chotebor	Geiersberg	Königshan
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzablnng für mindestens 5000 kg per Fracbtbrief und Wagen und unter Anfrecbthaltnng der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. müssen an den Transporten mitmindestens 40 km langen nnunterbrocbenen Strecken betheiligt sein	Bei Fracbtzablung für mindestens 5000 kg per Fracbtbrief und Wagen, nnd nnter Aufrecbthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmnngen. Die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. müssen an den Transporten mit mindestens 40 km langen unnnterbrochenen Strecken betbeiligt sein	Bei Frachtzablung für mindestens 5000 kg per Fracbtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Oe.N.W.B. nnd S.N.D.V.B. müssen an diesen Transporten mit mindestens 40 km langen ununterbrochenen Strecken betheiligt sein
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende Decemher 1900	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Localtarif der Oe.N.W.B. nnd S.N.D.V.B.	Localgütertarif der Oe.N.W.B. nnd S.N.D.V.B.
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Fracbtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verscbieden	Verscbieden	Verscbieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehendeu Fracbtsatze (Gebühr)	30% Nachlass von den officiellen Fracbtsätzen des anf den Linien der Oe.N.W.B. nnd S.N.D.V.B. bestebenden Localtarifes rücksicbtlicb der Strecken der genannten Bahnen	30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestebenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen	30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütnngswege
Bezeicbnung der Documente, gegen welcbe die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss	Gegen Vorlage der Original-Fracbtbriefe, anf weicben die Firma Franz Pucbs' Nachfolger Baner & Händel als Absender nnd Empfänger erscheinen mnss, längstens bis Ende Fehruar 1901	Gegen Vorlage der Original-Fracbtbriefe, anf weicben die Firma Gnstav Fiscbl & Friedrich Engel in Geiersberg als Absender nnd Empfänger erscbeinen mnss, längstens bis Ende Febrnar 1901	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, anf weicben der Westböbmische Bergban-Actien-Verein als Absender und Empfänger erscbeinen mnss, längstens bis Ende Febrnar 1901
Besondere Bemerkungen	Die Transporte müssen znm Bane der Fabrik in Chotehor bestimmt sein	Die Transporte müssen zum Bane der mecbaniscben Weberei in Geiersberg bestimmt sein	Die Sendnngen müssen znr Erweiternng der Kohlenwerke in Scbatzlar bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1491	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnen	Braunkohlen	Franz Josef-Stollen	Reichenau a. K. Solnitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen per 10.000 kg 99·0 104·6		Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
1492	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Roheisen	Vajda-Hunyad	Tischnowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	253 Heller	226 Heller	27 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1493	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif		42 Heller		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1901	Nebenstehender Frachtsatz findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit der Station Pardubitz in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind; alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
1494	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebführende der Schneebergbahn		Güter aller Art zum Betriebe des der Schneebergbahn gehörenden Hotels auf den Hochschneeberg	Wien E.W.A. Wr.-Neustadt Sch.B.B. Puchberg a. Sch.	Hochschneeberg	Frachtzahlung für jene Menge, welche für die betreffende Tarifclasse und das betreffende Gut tarifmässig vorgesehen ist	vom 24. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif				Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1495			Stückgüter	Puchberg a. Sch.	Baumgartner	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie der Bestimmungen des Gütertarifes für die Zahnradbahn			160	100	60			
			Wagenladungsgüter						80	50	30			
			Stückgüter	Baumgartner	Puchberg a. Sch.				80	50	30			
			Wagenladungsgüter						57·6	36	21·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1496	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Reis, geschält b) Reisabfälle	Schreckenstein	Domousnic Gutwasser Hochwessely Horinoves Horic Jičinoves Kopidlno Libaň-Psinic Rožďalovic Taxis-Dobrovic Třebovětic Unter-Bautzen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 2, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller ad a) 113 148 161 — 148 138 130 123 130 101 153 102	ad b) 105 127 127 141 127 — — — — 89 129 94	Verschieden	Im Kartirungswege		
1497	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Baumwollwaaren der Pos. B—7 der Güterclassification	Neupaka	Warnsdorf (B.N.B.)	a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 153 Heller ad b) 128 Heller ad c) 120 Heller		Im Kartirungswege		
1498	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe I	Falgendorf-Widach	Eger (B.E.B. oder k.k.St.B.) Mähr.-Ostrau Mähr.-Trübau Oderberg (K.F.N.B.) Pilsen Prossnitz (k.k.St.B. oder K.F.N.B.)	a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) 440 422 220 432 341 292	ad b) 395 365 220 348 289 292	ad c) 373 332 220 316 276 292	Im Kartirungswege		In den nebigen Frachtsätzen ist der Portozuschlag für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bereits inbegriffen
			der Classe II		Eger (B.E.B. oder k.k.St.B.) Mähr.-Ostrau Mähr.-Trübau Oderberg (K.F.N.B.) Pilsen Prossnitz (k.k.St.B. oder K.F.N.B.)					ad a) 366 318 167 326 278 227	ad b) 358 316 167 323 270 227	ad c) 347 308 167 292 257 227			
				oder vice versa										

Fortlaufende Nummer	1499	1500
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Graphit der Pos. G—20 b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Pottasche, rohe und raffinirte, auch Perlasche, Kasanasche, Steinasche
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Mautern St. Michael Trieben	Smiřitz S.N.D.V.B. / Jungbunzlau B.N.B., Oe.N.W.B. / Bubna St.E.G. Kolin Oe.N.W.B., St.E.G. Liebeu Oe.N.W.B., St.E.G. Pardubitz Oe.N.W.B., St.E.G. Prag k.k.St.B., Oe.N.W.B., St.E.G. Raitz St.E.G. Smichow k.k.St.B. Vysočan B.N.B., Wysočan Oe.N.W.B.
nach	Német-Bogsán	T r i e s t - F r e i h a f e u
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die betreffenden Sendungen müssen nach über G i b r a l t a r zu bedienenden Hafenplätzen zum E x p o r t e gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt den Aufgebern, bezw. Empfängern
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	308 Heller / 302 Heller / 282 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller inclus. ungar. Steuer: 287 / 268 / 273	198 Heller / 194 Heller / 180 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		110 Heller / 108 Heller / 102 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Nach Massgabe der speciellen Bestimmungen des Abschnittes K des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 111 bis 113 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1501	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilungen a, b und c laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe die nachstehende Tabelle		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil IV, Heft I, vom 1. Jänner 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine	Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von					
	Kapfenberg			Zeltweg		
	Abtheilung					
	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	in Mark für 100 Kilogramm					
Ansbach	1·40	1·62	1·73	1·27	1·49	1·60
Forchheim	1·39	1·61	1·71	1·26	1·48	1·58
Marktbreit	1·53	1·79	1·91	1·40	1·66	1·78
Mittersendling	1·08	1·24	1·31	0·97	1·13	1·20
Ochsenfurt	1·55	1·81	1·93	1·42	1·68	1·80
Steinach b. Ansb.	1·47	1·71	1·82	1·34	1·58	1·69

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
25	Nr. 141 vom 12. December 1899	2898	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks, sowie für Güter der Wagenladungsclassen A, B, C und der Specialtarife 2 und 3	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Wien St.E.G. loco, Stadlau loco Wien St.E.G. transit, Stadlau transit, Wien (Abzweigung bei der Stadlauerbrücke) transit	In die Rubrik 14 (Besondere Bemerkungen) ist die nachstehende Erläuterung aufzunehmen: „Der Frachtsatz von 10 h per 100 kg findet nur dann Anwendung, wenn derlei Sendungen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden, welche nach über Wien St.E.G., Stadlau oder Wien (Abzweigung bei der Stadlauerbrücke) hinaus gelegenen Bestimmungsstationen lauten	
26	Nr. 23 vom 27. Februar 1900	963	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Pnj	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau nad Floridsdorf	In der ersten Abtheilung der Rubrik 5 soll es statt „Puj“ heissen: „Pnj oder Bajed“	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
89	Nr. 2 vom 6. Jänner 1900	112	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze, Manganerze, Dolomite	Igló Krompach Margitfalu Markusfalva Poprád-Feika	Dombran (für Witkowitz)	In der 12. Colonne ist nach den Worten: „Im Rückvergütungswege“ hinzuzufügen: „Bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege“	
90		115			Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Csácza Kisutcza-Ujhely Kraszno Zsolna	Oderberg transit Dombran		
91		123			Mineralkohle und Coaks	Oderberg transit Dombran Karwin	Rnttka transit (für Sendungen nach Zólyom-Vasgyár und Zólyom-Brezo)		
92		125			Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Oderberg transit Dombrau Karwin	Zsolna Rnttka	In der 12. Colonne sind die Worte: „Im Rückvergütungswege“ zu streichen und „Im Kartirungswege“ einzutragen	
93		126			Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Domhrau Karwin	Zwardon	In der 12. Colonne ist nach den Worten: „Im Rückvergütungswege“ hinzuzufügen: „Bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege“	
94		127			Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Dombran oder Karwin	Eperjes		
95		136			Steinkohlencoaks	Oderberg transit Karwin	Rnttka transit		

Berichtigung einer Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

96	Nr. 53 vom 10. Mai 1900	20	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schnittholz der Pos. 18/3 des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I	den namentlich angeführten Stationen der k. k. Oestcrr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina	Eger transit für Sendungen nach den namentlich angeführten Stationen in Deutschland	Bei den neu aufgenommenen deutschen Stationen soll es statt „Beckenheim“ richtig „Bockenheim“ heissen

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. **Wien, 26. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Oberlandesgerichtes in Brünn. — Die Eisenbahnen der Erde vom Jahre 1893 bis 1898. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Bahn niederer Ordnung in Prossnitz und von Prossnitz nach Prerau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Prossnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung im Gebiete der Stadt Prossnitz, sowie von Prossnitz nach Prerau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. Mai 1900. Z. 19.590/2.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Der von einer Actiengesellschaft bei Begebung eigener Actien über den Nominalbetrag erzielte Mehrbetrag stellt sich nicht als Theil des Actiencapitals, sondern als Gewinn der Actiengesellschaft dar.

2. Die in den §§ 5, 7 und 10 des Gesetzes vom 18. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 171, für den Fall der Erhöhung des Actiencapitals einer zum Geschäftsbetriebe im Inlande zugelassenen ausländischen Actiengesellschaft oder Commandit-Gesellschaft auf Actien vorgesehene Gebühr ist von dem Nominalbetrage und nicht von dem Uebernahmspreise der für Zwecke des inländischen Geschäftsbetriebes emittirten neuen Actien zu bemessen.

Die Actiengesellschaft „Duxer Kohlenverein", welche ihren Sitz in Dresden hat und zum Geschäftsbetriebe in Oesterreich zugelassen ist, erhöhte mit Beschluss vom 4. Jänner 1898 ihr Actiencapital, welches bis dahin Mk. 2,200.000 betrug und sich aus 2200 Stück Actien über je Mk. 1000 zusammensetzte, um Mk. 1,000.000, zerlegt in 1000 Stück Actien über je Mk. 1000. Dieselbe machte der Finanzverwaltung von dieser Capitalserhöhung mit dem Beifügen Anzeige, dass der Erhöhungsbetrag von Mk. 1,000.000 im Laufe der nächsten Zeit zur Gänze dem Geschäftsbetriebe in Oesterreich zugeführt werden wird. Mit Entscheidung des k. k. Finanzministeriums vom 26. Mai 1898, Z. 23.198, wurde nun ausgesprochen, dass die in den §§ 5, 7 und 10 des Gesetzes vom 18. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 171, vorgesehene Gebühr nach Scala II nicht von dem Nominalbetrage der neu emittirten Actien, das ist von Mark 1,000.000, sondern von dem Uebernahmspreise dieser neuen Actien im Betrage von Mk. 1,350.000 zu messen sei.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat diese Ministerialentscheidung über Beschwerde der Actiengesellschaft „Duxer Kohlenverein" als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe.

Die beschwerdeführende Actiengesellschaft wendet gegen die angefochtene Entscheidung ein, dass einzig und allein der Nominalbetrag der neu ausgegebenen Actien einen Gegenstand der bezeichneten Gebühr bilden könne, gleichgiltig, ob diese Actien über oder unter Pari begeben wurden. Denn der Coursgewinn, welcher im vorliegenden Falle Mk. 350.000 beträgt, sei eben ein Gewinn, nicht ein Theil des Actiencapitals, wie dies schon daraus hervorgehe, dass derselbe in Gemässheit der bestehenden Normen dem Reservefonds der Actiengesellschaft zugeschrieben werden musste; der Reservefonds aber sei kein Capital in Actien, sondern ein Fonds, der Theile des jährlichen Gewinnes enthält.

Der Verwaltungsgerichtshof ging bei seinem Erkenntnisse von folgenden Erwägungen aus:

Nach den §§ 5, 7 und 10 des Gesetzes vom 18. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 171, unterliegen ausländische Actiengesellschaften, welche zum Geschäftsbetriebe im Inlande zugelassen werden, für jenen Theil ihres Capitals in Actien und Obligationen, welchen sie dem inländischen Geschäftsbetriebe zu widmen beabsichtigen, der Stempelgebühr nach Scala II; die Höhe des Capitalsbetrages, von welchem diese Gebühr zu entrichten ist, wird mit Berücksichtigung der Verhältnisse vom Finanzminister bestimmt und finden diese Bestimmungen auch auf die späteren Actienemissionen sinngemässe Anwendung. Wenn im § 5 des bezogenen Gesetzes vom „Capital in Actien" gesprochen wird, so kann darunter nur dasselbe verstanden werden, was in den Artikeln 207, 209 und 210 des Handelsgesetzbuches als „Gesellschaftscapital", als „Grundcapital" einer Actiengesellschaft bezeichnet wird, nämlich die Summe der Nominalbeträge der von der Actiengesellschaft ausgegebenen Actien. Wenn nun eine Actiengesellschaft, wie im vorliegenden Falle thatsächlich geschehen ist, bei der Begebung eigener Actien einen höheren Betrag als den Nominalbetrag dieser Actien erzielt, so stellt sich der Mehrbetrag nicht als Theil des Actiencapitals, sondern als Gewinn der Actiengesellschaft dar. Mag nun auch dieser Begebungsgewinn zu Zwecken des inländischen Betriebes bestimmt sein und verwendet werden, so kann derselbe dennoch nicht der Gebühr nach § 5 des Gesetzes vom 18. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 171, unterworfen werden, weil sich dieser Gewinn weder als „Capital in Actien", noch als „Capital in Obligationen" der Actiengesellschaft darstellt und weil nur diese beiden Posten der gesellschaftlichen Vermögensbilanz die Grundlage für die Bemessung der bezeichneten Gebühr bilden können.

Wenn der Regierungsvertreter bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung auf die Bestimmung des zweiten Absatzes des § 6 der Gesellschaftsstatuten hingewiesen hat, worin allerdings der Minimalcours für die Begebung der neuen Actien festgesetzt erscheint, so ist darauf hinzuweisen, dass die Aufnahme dieser Bestimmung in den Statuten in Gemässheit der im Deutschen Reiche für Actiengesellschaften zu jener Zeit geltenden Vorschriften (Artikel 209 a und 215 a des Handelsgesetzbuches in der Fassung des deutschen Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884) geboten war, dass aber im ersten Absatze des § 6 der Statuten die Fixirung des Nominalbetrages der neu emittirten Actien mit Mk. 1,000.000 mit der grössten Deutlichkeit ausgesprochen ist.

Die angefochtene Entscheidung befindet sich demnach, insofern sie nebst dem Nominalbetrage der neu emittirten Actien auch den Begebungsgewinn der Gebührenbemessung unterworfen hat, im Widerspruche mit der bezeichneten Bestimmung und musste daher in Gemässheit des § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, als gesetzlich nicht begründet aufgehoben werden.

[Erkenntniss vom 6. März 1900, Nr. 1487. Cf. Erk. d. V.-G.-H. vom 25. Mai 1897, Z 3013, Verordgs.-Blatt f. E. u. Sch. Nr. 138 ex 1899.]

Aus den Entscheidungen des Oberlandesgerichtes in Brünn.

Bei den nach § 55 (3) Betr.-Regl. mit Einlagerung bis zur thunlichen Verladung aufgegebenen Sendungen wird durch die Unterlassung der Ersichtlichmachung des Zeitpunktes der Absendung am Frachtbriefe oder durch Unterlassung der Verständigung des Absenders von diesem Zeitpunkte das Recht der Bahn, die Lieferfrist erst vom Tage der thatsächlichen Absendung zu rechnen, nicht verwirkt; jedoch hat die Bahn den Beweis für den Zeitpunkt der thatsächlichen Absendung zu erbringen.

(Vom Brünner Oberlandesgerichte bestätigte Entscheidung des Brünner Landes- als Handelsgerichtes vom 20. Mai 1899, Z. $\frac{D^2\ 4320/97}{20}$.)

Am 25. September 1896 wurde von dem Absender N. N. in Thuzsér eine Sendung Roggen an G. K. in Jägerndorf aufgegeben, wobei der Absender, da die sofortige Abfertigung nicht möglich war, im Sinne des § 55, Absatz 3, Betr.-Regl. am Frachtbriefe schriftlich sein Einverständniss erklärte, dass die Lieferfrist erst von der auf die thatsächliche Absendung des Gutes folgenden Mitternacht zu rechnen sei. Die thatsächliche Verladung und Absendung fand am 5. October 1896 statt, ohne dass die Eisenbahn diesen Zeitpunkt am Frachtbriefe (mittelst des Tagesstempels) ersichtlich gemacht oder den Absender von demselben schriftlich verständigt hätte.

Aus dieser Nichterfüllung der Verpflichtungen des § 55, Abs. 3, Betr.-Regl. folgerte nun der Empfänger, dass die Lieferfrist schon vom Tage der Aufgabe zu rechnen sei, und da diese am 25. September, die Ankunft in der Bestimmungsstation aber am 9. October erfolgte und die Lieferfrist sieben Tage beträgt, so erhob er — nach aussergerichtlicher Ablehnung der Forderung — im Klagewege den Anspruch auf Vergütung von $^5/_{10}$ der Fracht (per fl. 163·04) gemäss § 87, Abs. I/1, Betr.-Regl.

In der Verhandlung erbrachte nun die Eisenbahn durch die Zeugenaussagen der Organe der Versandtstation, ferner durch Vorlage des Frachtbrief-Vormerkbuches derselben, sowie der betreffenden Zugsbegleit-Documente und des Wagenaufschreibbuches der Station Czap, von welcher der zur Beförderung der Sendung benützte Wagen Nr. 11.819 am 5. October nach der Versandtstation Thuszér abgegangen war, den Beweis, dass mangels eines verfügbaren Wagens die Verladung und Abfertigung der Sendung thatsächlich erst am 5. October stattgefunden hatte und dass übrigens auch der Absender selbst hiebei auf der Station zugegen gewesen war.

Auf Grund dieses Thatbestandes und der erbrachten Beweise wurde das Klagebegehren von dem Landesgerichte als Handelsgerichte Brünn mit folgender Motivirung abgewiesen: Nachdem das Gut thatsächlich erst am 5. October verladen und abbefördert wurde und sich der Absender nach Inhalt der am Frachtbriefe angebrachten Clausel damit einverstanden erklärte, dass die Lieferfrist erst mit der auf die thatsächliche Absendung des Gutes folgenden Mitternacht gerechnet werde, und nachdem die Lieferfrist von Thuszér nach Jägerndorf sieben Tage beträgt, das Gut aber zugestandenermassen in der Bestimmungsstation schon am 9. October eingelangt sei, so liege eine Ueberschreitung der Lieferfrist nicht vor und sei daher der nach § 87, Abs. I/1, Betr.-Regl. erhobene Vergütungsanspruch des Klägers unbegründet.

Der Kläger stütze allerdings seinen Anspruch auf die seitens der Beklagten zugestandene Ausserachtlassung der Verpflichtung des Schlusssatzes des § 55, Abs. 3, Betr.-Regl., indem nämlich die Bahn unterliess, den Zeitpunkt der thatsächlichen Absendung auf dem Frachtbriefe durch Aufdrückung eines besonderen Stempels oder sonstwie ersichtlich zu machen. Es sei daher zu untersuchen, ob diesem Mangel der Ersichtlichmachung im Frachtbriefe die vom Kläger behauptete Bedeutung zukomme, dass in einem solchen Falle die Lieferfrist vom Tage des im Frachtbriefe ersichtlichen Aufgabsstempels zu berechnen sei.

In der mehrerwähnten Bestimmung des § 55, Abs. 3, Betr.-Regl. erscheinen zwei Verpflichtungen für die Eisenbahn statuirt. Der Kläger vertrete nun die Anschauung, dass, wenn diesen oder auch nur einer von ihnen nicht entsprochen worden sei, der Bahn auch das Recht des späteren Beginnes der Lieferfrist nicht zustehe. Diese Interpretation sei jedoch nicht haltbar, denn durch die Anordnung der Ersichtlichmachung des Zeitpunktes der thatsächlichen Absendung im Frachtbriefe wollte vom Gesetzgeber offenbar blos ein Beweismittel über den Beginn der Lieferfrist geschaffen werden, um hiedurch allen sich dem Empfänger des Frachtgutes etwa ergebenden Zweifeln über die Einhaltung der Lieferfrist von vorneherein zu begegnen, gleichwie zu demselben Zwecke der Absender des Frachtgutes durch die vorgeschriebene Verständigung von dem Abgange der Sendung in Kenntniss vom Beginne der Lieferfrist zu setzen sei. Unterlasse nun die Eisenbahn in einem oder dem anderen Falle, dieser Verpflichtung nachzukommen und werde dadurch der Zeitpunkt der Absendung und somit die Einhaltung der Lieferfrist strittig, dann obliege es der Eisenbahn, wenn die Partei Ueberschreitung der Lieferfrist behaupte und entsprechende Vergütung beanspruche, den Beweis der Einhaltung der Lieferfrist anderweitig zu erbringen. Nur wenn dieser Beweis nicht gelänge, ergäbe sich aus der Nichtbeobachtung jener Reglementbestimmung die Consequenz, dass dem Berechtigten je nach Lage und Beschaffenheit des einzelnen Falles eine Vergütung nach § 87 Betr.-Regl. zu leisten wäre. Da jedoch im Klagefalle dieser Beweis erbracht und vom Zeitpunkte der thatsächlichen Absendung bis zur Ankunft in der Bestimmungsstation die Lieferfrist nicht überschritten worden sei, so könne dem Klagebegehren keine Folge gegeben werden.

Diese Entscheidung wurde vom Oberlandesgerichte Brünn über Berufung des Klägers aus den gleichen Gründen bestätigt.

Die Eisenbahnen der Erde vom Jahre 1893 bis 1898.

Am 1. Jänner 1898 hatten die Eisenbahnen der Erde einen Umfang von rund 732.250 km, gegen 671.893 km im Jahre 1893. Das gesammte Eisenbahnnetz ist innerhalb dieser fünf Jahre ziemlich gleichmässig jährlich um rund 13 000 bis 16.000 km gewachsen, und percentuell betrug die Zunahme von 1892 auf 1893 2·6 pCt.; in den vier folgenden Jahren 2·3, 1·9, 2·2 und 2·2 pCt. Bis 1895 zeigte sich somit eine fortschreitende Abnahme, wesentlich eine Folge der verminderten Eisenbahnbauthätigkeit in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Dieser Rückgang dauerte 1895 auf 1896 noch an, wird aber mehr als ausgeglichen durch die bedeutenden Fortschritte des Eisenbahnbaues in Russland, und zwar speciell in Sibirien, ferner jenes im Bereiche Kleinasiens und Afrikas. Im Jahre 1893 sind die ersten kurzen Strecken der Transsibirischen Eisenbahn, 108 km, fertiggestellt worden; Ende 1896 waren 3038 km und Ende 1897 schon 3801 km dieser Bahn vollendet. Das kleinasiatische Eisenbahnnetz ist innerhalb der eingangs erwähnten fünfjährigen Periode, d. i. von 1893 bis Anfang 1898 auf 2509 km, jenes Afrikas innerhalb der gleichen Periode von 1230 km auf rund 16.000 km angewachsen.

Die verminderte Bauthätigkeit in Amerika ist eine natürliche Consequenz der übertriebenen Entwicklung der Vorjahre. In der fünfjährigen Periode 1885—1889 wurden dort 52.179 km, in jener von 1893—1898 nur noch im Ganzen 10.562 km gebaut. Diese Einschränkung hat wesentlich zur Besserung der wirthschaftlichen Lage der dortigen Eisenbahnen beigetragen. Amerika war Anfang 1898 jedoch immer noch der an Eisenbahnen reichste Welttheil mit 380.384 km; die Vereinigten Staaten allein besassen mit 296.745 km mehr Eisenbahnen als ganz Europa mit 263.145 km. In Asien sind 49.764 km, in Australien 23.014 km, in Afrika 15.948 km erbaut worden.

Unter den europäischen Staaten nahm das Deutsche Reich mit 48.116 km die erste Stelle ein; diesem folgte Frankreich mit 41.342 km; Russland, inclusive Finland, mit 40.262 km; Grossbritannien und Irland mit 34.445 km; Oesterreich-Ungarn, inclusive dem Occupationsgebiete, mit 33.668 km.

Das Anlagecapital der Eisenbahnen der Erde berechnete sich damals auf 90 Milliarden Gulden ö. W. Die Anzahl der Locomotiven betrug 135.225 Stück mit rund 3,000.000 Pferdekräften. Die Gesammtzahl der unmittelbar beim Betriebe der Eisenbahnen beschäftigten Personen wird auf 5,500.000 Köpfe geschätzt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Bahn niederer Ordnung von Wien über Hainburg zur Landesgrenze (in der Richtung gegen Pressburg). (Theilstrecke Schwechat—Hainburg: Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 17. November 1899 vorgenommenen Trassenrevision bezüglich der Theilstrecke Schwechat—Hainburg der projectirten normalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von Wien über Hainburg zur Landesgrenze (in der Richtung gegen Pressburg) hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung unter der Bedingung genehmigt, dass in der Strecke Gross-Schwechat—Fischamend keinerlei Verkehrsstellen in Aussicht genommen würden. Andernfalls müsste die Peagirung der Linien Klein-Schwechat — Götzendorf — Mannersdorf und Bruck a. d. Leitha—Hainburg der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Strecken Klein-Schwechat—Gross-Schwechat, bezw. Petronell—Hainburg auch auf die Strecke Gross-Schwechat—Fischamend der erstgenannten Linie ausgedehnt werden.

[E.-M.-Z. 57.043 ex 1899.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecke Getreidemarkt—Josefstädterstrasse: Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung.) Der auf Grund des Ergebnisses der am 21. Februar durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission in Verbindung mit der politischen Begehung rücksichtlich des vom Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes der Theilstrecke „Getreidemarkt von der Friedrichstrasse durch die Museum- und Auerspergstrasse bis zur Josefstädterstrasse" der Wiener elektrischen Strassenbahnen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 12.812.]

Elektrische Kleinbahn Dux - Ossegg. (Niveaukreuzung in km 3·3/6 mit der Linie Dux—Bodenbach der k. k. Staatsbahnen: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Richard Baldauf in Sobrusan vorgelegten Projectes für die Niveaukreuzung der elektrischen Kleinbahn Dux-Ossegg mit der Linie Dux—Bodenbach der k. k. Staatsbahnen die politische Begehung auf den 29. Mai anberaumt. [E.-M.-Z. 24.411.]

Projectirte Localbahn Neuhof - Weseritz. (Variante km 5·936—7·300: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 6. März durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Variante km 5·936—7·300 der Localbahn Neuhof - Weseritz wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund dieses Ergebnisses hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 18.629.]

Projectirte Localbahn Hulwaken-Braunsberg-Koslowitz. (Situations- uud Geleisepläne.) Die vom Concessionswerber vorgelegten Situations- und Geleisepläne für die Stationen, bezw. Haltestellen Hulwaken, Altendorf und Sklenau der projectirten Localbahn Hulwaken-Braunsberg-Koslowitz, ferner der Situationsplan für das Verbindungsgeleise zur Witkowitzer Werksbahn, endlich der Projectsplan für die normalspurige Geleisedurchschneidung mit dem Witkowitzer Werksbahngeleise wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 58.825 ex 1899.]

Projectirte Localbahn von Jenšowic nach Melnik. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Josef Pouva, Obmaun der Bezirksvertretung in Libochowitz, namens der Concessionswerber vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Jenšowic nach Melnik die Trassenrevision und Stationscommission auf den 30. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 24.171.]

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. (Variantenproject der Schleppbahn von der Station Bienczyce zur Dampfmühle in Krzeslawice: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Stattbalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung J. Judkiewicz in Krakau vorgelegten Variantenprojectes für die Schleppbahn von der Station Bienczyce der Localbahn Krakau-Kocmyrzów zur Dampfmühle in Krzeslawice die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 6. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 24.404.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Auflassung der Güternebenstelle in Sitzendorf [Station Ziersdorf].) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction zufolge wird die ab 15. Mai 1898 (Vrdgs.-Bl. Nr. 65 vom 9. Juni 1898, Seite 1325) für den Verkehrsbereich der Station Ziersdorf in Sitzendorf errichtete Güternebenstelle mit 31. Mai aufgelassen.

Brünner Localbahn. (Bestätigung des provisorischen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Eingabe der Oesterreichischen Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Wien, als betriebführende Unternehmung der Brünner Localbahn, den bisherigen gesellschaftlichen Beamten Josef Eberle an Stelle des bisherigen Betriebsleiters Eugen Kutznitzky bis zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Brünner Localbahn als verantwortlichen provisorischen Betriebsleiter der genannten Localbahn bestätigt. [E.-M.-Z. 11.468/13.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahn-, bezw. Strasseneisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 12. April 1900, Z. 16.142, dem Dionys Bernáth in Budapest für eine von der Station Ungvár der Linie Nyiregyháza—Csap—Ungvár der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Ungthalbahn, eventuell von einem geeigneten Punkte der projectirten Localbahn Nagy-Mihály—Ungvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1897) nächst Ungvár abzweigende, im Bereiche des Comitates Ung über Bozos, Ör-Darna, Tarnócz, Sislócz, Bátfa, Polló, Mátyócz und Vajkócz bis Nagy-Kapos führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 12. April, Z. 20.502, dem Ingenieur Emil Várnai in Budapest als Rechtsnachfolger des früheren Inhabers der Vorconcession Alexander Winter (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1899, Vorconcession Post 4) für eine von der Station Pöstyén der Linie Galánta—Pöstyen—Zolna der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese mit dem Curetablissement Pöstyen verbindende schmalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 12. April, Z. 28.801, dem Kaufmanne Béla Darnay in Kaposvár für eine von der Plattenseestation Fonyód-Fürdö-Telep, eventuell vom Wächterhause Nr. 3 der Linie Kaposvár — Fonyód-Fürdö-Telep abzweigende, über die Weinbaucolonie Major-Telep und Béla-Telep bis zur Gemeinde Fonyód führende schmalspurige Strasseneisenbahn mit Pferde-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 27. April 1900, Z. 19.421, dem Advocaten Dr. Anton Beskid in Szepes-Ofolva für eine von der zukünftigen Station Gnézda, eventuell der Station Lubló der projectirten Localbahn Podolin-Lubló-Orló (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1897, Vorconcession Post 3) abzweigende, im Bereiche des Bezirkes Szepes-Magura und weiterhin über Kovésfalva und Szepes-Ofalu bis zur ungar.-österr. Landesgrenze am Fusse der Beskiden führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 27. April, Z. 26.024, dem Baron Gerhard Lepel in Samobor für eine in Fortsetzung der schmalspurigen Localbahn Zagráb (Agram)-Podsured-Samobor von deren Endstation Samobor aus bis Bregana führende schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 27. April, Z. 26.385, dem Grossgrundbesitzer Theodor Béldy de Uzon in Bodola für eine von der Endstation Kézdi-Vásárhely der im Betriebe der Direction der kgl. ungar. Linie Brassó (Kronstadt) – Sepsi-Szent-György—Kézdi-Vásárhely der Háromszéker Comitats-Localbahnen abzweigende und in deren Verlängerung über Oroszfalu, Sárfalva, Nyutód, Lemhény, Bereczk und weiterhin durch das Ojtosthal nach Sósmezö im Ojtospasse bis zur ungar.-rumänischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

7. Mit Erlass vom 27. April, Z. 24.335, dem Waldemar Toskan in Ikervár, dem Dr. Eugen Köves und dem Dr. Theodor Matkovics in Veszprém, ferner dem Civilingenieur Josef Scheiber in Budapest für eine von der Endstation Rum der als Sackbahn endigenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Rum der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (westungarischen) Localbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Vas (Eisenburg) über Kám, Csehi, Mindszent und Baltavár in der Station Türje mit der Linie Türje—Zala-Szent-Grót—Balaton-Szent-György der Transdanubischen Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Nachtrag zur Concessionsurkunde vom 28. Juni 1896.) Der „Vasuti és közlekédési közlöny“ Nr. 45 verlautbart den Wortlaut des mit Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 1. Februar erflossenen Nachtrages zur gesellschaftlichen Concessionsnrkunde vom 28. Juni 1896, Z. 38.994 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1896), mit welcher der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft im Principe die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer Liuie ertheilt wird, die längs dem liuksseitigen Donauuferquai (Corso) die beiderseits als Sackbahnen endigenden Linienabschnitte nächst der Franz Josef-Brücke und der Kettenbrücke verbinden wird. Kraft dieses Nachtrages wird zum Behufe des Ausbaues der voran bezeichneten Linie die Gesellschaft zur Erhöhung ihres Actiencapitals um K 2,000.000 ermächtigt, von welcher Summe ein Betrag von K 300.000 zur Vermehrung der den Betriebsstrom erzeugenden Elektro-Dynamomaschinen und der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Localbahn Zólyom - Brezó—Breznó - Bánya—Tiszolcz. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 52 verlautbart den Wortlaut des Nachtrages zur Concessionsurkunde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1895) der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Zólyom - Brezó — Breznó - Báuya — Tiszolcz (theilweise mit Zahnradbetrieb), welchem zufolge die Erhöhung ihres ursprünglich mit ö. W. fl. 3,200.000 (K 6,400.000) bemessenen

Actiencapitals auf K 6,511.000, d. i. um K 111.000 genehmigt wird, nachdem die Betriebsverhältnisse der genannten Localbahn die Vermehrung von Locomotiven des Systemes Abt für den Zugsverkehr auf den Zahnradstrecken bedingen. Der Betrag von K 111.000 ist ausschliesslich für Anschaffung der erforderlichen Maschinen zu verwenden. Dieser von der Staatscasse der Gesellschaft vorschussweise und unverzinslich zu verabfolgende Betrag ist in gleicher Weise ratenweise rückzuerstatten, wie die derselben in Anbetracht der Kostspieligkeit des Baues der Gebirgsstrecke seinerzeit gewährte Subvention von ö. W. fl. 300.000, die aber bereits vor Ablauf der Ratentermine zurückerstattet wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32 ex 1898). Als Gegenleistung gewährleistet die Gesellschaft den staatlichen Eisenwerken für den Transport ihrer Erzeugnisse gewisse Begünstigungen.

Ungarisches Betriebsnetz der Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Erd-Hamszabég.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass im Bereiche ihrer Linie Budapest — Tétény — Tarnok—Kanizsa—Pragerhof zwischen den Stationen Tétény und Tarnok bei Wächterhaus Nr. 182 eine Erd-Hamszabég genannte Haltestelle mit facultativem Zugsaufenthalte eröffnet wurde. In dieser nur zum Zwecke des Aus- und Einsteigens der Passagiere eröffneten Haltestelle werden weder Fahrkarten ausgegeben, noch Reisegepäck, Expressgüter und Hunde aufgenommen, ferner erfolgt die Einhebung der Fahrgebühren (ohne Aufzahlung) vom Conducteur im Nachzahlungswege während der Fahrt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahn Apenrade-Lügumkloster.) Der schleswig-holsteinische Provinziallandtag hat dem Kreise Apenrade für den Bau einer Kleinbahn von Apenrade nach Lügumkloster ein Darlehen in der Höhe von Mk. 405.000 gewährt, jedoch nicht über den vierten Theil der bei der Bauausführung thatsächlich entstehenden Kosten. Als Restbetrag der Beihilfe der Provinz werden dem Kreise Sonderburg zu den Kosten der Kleinbahn Mk. 29.399 und dem Kreise Hadersleben als Restzahlung auf das Darlehen der Provinz für den Bau der Kleinbahn Hadersleben-Christiansfeld und von Woyens über Gramm nach Rödding Mk. 111·555 bewilligt.

— (Transport Schwerkranker auf den Eisenbahnen.) Den Anregungen des Allgemeinen Deutschen Bäderverbandes, welche auf Verbesserungen im Transporte Schwerkranker auf den Eisenbahnen abzielten, haben sich die zuständigen Behörden im Allgemeinen freundlich gegenüberstellt. Es ist denn auch mit dem 1. Jänner eine Vorschrift der Verkehrsordnung in Kraft getreten, wonach Personen, die an Pocken, Typhus, Flecktyphus, Scharlach, Cholera oder Lepra leiden, in besonderen Wagen, solche die an Ruhr, Masern oder Keuchhusten leiden, in abgeschlossenen Wagenabtheilungen zu befördern sind. Bei Personen, die einer dieser Krankheiten verdächtig sind, kann die Beförderung von der Beibringung eines ärztlichen Zeugnisses abhängig gemacht werden, aus dem die Art ihrer Krankheit hervorgeht. Hinsichtlich weiterer Wünsche des Bäderverbandes hat das Reichseisenbahnamt sich über die einschlägigen Verhältnisse auf sämmtlichen deutschen Bahnen unterrichtet. Danach erscheint die Einstellung besonderer Salonkrankenwagen in die Züge nicht angezeigt, weil die auf den Eisenbahnen schon vorhandenen 28 Krankenwagen im Jahre 1898 nur 109mal benützt worden sind. In demselben Jahre sind Personen-, Gepäcks- und Güterwagen zur Beförderung von Kranken in 345 Fällen, besondere Wagenabtheilungen in 350 Fällen verlangt worden. Durch die Einstellung von Krankenwagen würde auch der allgemeine Verkehr geschädigt werden. Die Forderungen des Bäderverbandes wegen Reinigung und Desinfection der Wagen und Bahnsteige sind bereits durch die im Februar 1897 vom Reichsamte des Innern den sämmtlichen Bundesregierungen bekanntgegebenen Gesichtspunkte erfüllt, die behufs Verhütung von Krankheitsübertragungen bei der Reinigung von Eisenbahnwagen, bei ihrem Bau und bei ihrer Ausstattung, sowie bei der Reinigung der Wartesäle und Bahnsteige zu beachten sind. Die weitere Anregung des Bäderverbandes, ob es sich nicht empfehlen möchte, das Publicum und die Aerzte von Zeit zu Zeit durch Mittheilungen der Eisenbahn-Verwaltungen in der Presse, durch Aushänge u. s. w. auf die hinsichtlich der Beförderung Kranker auf den Eisenbahnen bestehenden Einrichtungen hinzuweisen, wird das Reichseisenbahnamt in Erwägung ziehen. Die Forderung nach Vermehrung des Materials zum Tragen von Kranken auf den Stationen hat sich als ungerechtfertigt erwiesen, da die schon jetzt vorhandenen Transportmittel vom Publicum nur selten, an einzelnen Stellen gar nicht benützt werden.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Dienstliche Verwerthung der Kurzschrift bei den Staatseisenbahnen.) In einem die dienstliche Verwerthung der Kurzschrift betreffenden Erlasse hat sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten dahin ausgesprochen, dass sich nach den eingegangenen Directionsberichten die Anwendung der Kurzschrift bei verschiedenen Gelegenheiten als vortheilhaft erwiesen und insbesondere bei Sitzungen der Bezirkseisenbahnräthe, sowie bei commissarischen Verhandlungen bewährt habe. Es sei deshalb erwünscht, dass deren Erlernung auch in den damit noch rückständigen Directionsbezirken mehr gefördert werde. In erster Reihe werde dies durch die Aufnahme der Kurzschrift in den Lehrplan der Eisenbahnschulen zu geschehen haben. Der Minister sieht davon ab, hiefür ein bestimmtes System der Kurzschrift zu bezeichnen, erachtet es aber für zweckmässig, dass die verwaltungsseitige Unterrichtsertheilung in jedem Directionsbezirke auf ein System beschränkt wird. Bei der von den Eisenbahn-Directionen zu treffenden Auswahl sollen selbstredend nur die bereits bewährten und gebräuchlichsten Systeme in Betracht kommen. Die meiste Verbreitung haben gegenwärtig die Systeme von Gabelsberger und Stolze-Schrey. Mit Rücksicht auf die Vortheile, welche sich aus dem sachgemässen Gebrauche der Kurzschrift im geschäftlichen Verkehre ergeben, empfiehlt der Minister den Eisenbahn-Directionen, solche Beamte, die in dieser Beziehung zu Dienstleistungen mit Erfolg herangezogen werden, durch Remunerationen auszuzeichnen.

— (Haftpflicht für die vorübergehende Aufbewahrung von Reisegepäck.) In einem an die Eisenbahn-Directionen gerichteten Erlasse, betreffend die Aufbewahrung von Reisegepäck, erklärt der preussische Minister für öffentliche Arbeiten sich mit der Auffassung einverstanden, dass die Eisenbahn-Verwaltung zur Uebernahme der Haftung für die vorübergehende Aufbewahrung von Reisegepäck nur bei den nach § 38 der Eisenbahn-Verkehrsordnung auf grösseren Stationen zu errichtenden amtlichen Aufbewahrungsstellen verpflichtet ist. Auf kleineren Stationen ist es der Eisenbahn-Verwaltung freigestellt, ob sie auch hier den Reisenden die Niederlegung des Gepäckes ermöglichen und entweder die Aufbewahrung für eigene Gefahr und Rechnung bewirken oder den damit betrauten Bediensteten selbstständig überlassen will. Es entspricht den Bedürfnissen des Verkehres, dass die Verwahrung des Reisegepäckes überall stattfindet, wo die örtlichen Verhältnisse dies irgend gestatten. Auf den kleineren Stationen werden die Geschäfte wie bisher in der Regel den Portiers, Gepäckträgern oder anderen geeigneten Bediensteten zu überlassen sein, die die Haftung für Verlust und Beschädigung übernehmen und die Aufbewahrungsgebühren beziehen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Württemberg. (Verwaltungsbericht der Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1898.) Dem Verwaltungsberichte der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1898 über das Ergebniss der einzelnen Zweige der Verkehrsanstalten-Verwaltung entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes:

I. Beim Eisenbahnbetriebe haben im Etatsjahre 1898 betragen die Gesammteinnahmen Mk. 52,685.933 (gegen Mk. 49,054.799 im Vorjahre), die Gesammtausgaben Mk. 33,604.231 (31,326.455). Hienach ergibt sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebes von Mk. 19,081.702 (17,728.344), welcher an die Staatshauptcasse abgeliefert worden ist. Im Vergleiche mit der im Etat verabschiedeten Summe von Mk. 15,246.000 ist der Reinertrag der Eisenbahnen im Jahre 1898 höher um Mk. 3,835.702. Auf 1 km Betriebslänge kommen Roheinnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre Mk. 9650 (9117) und aus dem Güterverkehre Mk. 17.697 (16.569), ferner Betriebsausgaben Mk. 17.129 (16.105) und Reinertrag Mark 11.461 (10.682).

Das Anlagecapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrage von Mk. 552,755.923 hat sich verzinst zu 3·64 pCt. gegen 3·43 pCt. im Vorjahre. Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld ergibt sich auf 1. April 1898 der Betrag von Mk. 427,418.364. Der Zinsbedarf für diese Schuld im Jahre 1898 ist zu Mk. 15,791.825 berechnet. Nach der baaren Ablieferung zur Staatshauptcasse beziffert sich der Ueberschuss des Reinertrages der Eisenbahnen über den Zinsbedarf für die Eisenbahnschuld auf Mk. 3,449.150, gegenüber Mk. 1,429.432 im Vorjahre. Durch die Baarablieferung wird das noch zu verzinsende Anlagecapital zu 4·46 (4·18) pCt. verzinst, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld nicht in Rechnung genommen wird.

II. Beim Betriebe der Bodensee-Dampfschiffahrt haben im Jahre 1898 betragen die Gesammteinnahmen Mk. 368.854 (gegen Mk. 342.504 im Vorjahre) und die Gesammtausgaben Mark 295.034 (293.705). Hienach ergibt sich ein Reinertrag von Mark 73.820, Mk. 60,433 mehr als der Etatssatz, Mk. 25.021 mehr als im Vorjahre. Das Anlagecapital der württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt ist berechnet zu Mk. 1,417.591.

Schiffahrt.

Balaton (Plattensee) - Dampfschiffahrt - Gesellschaft. (Projectirte Vermehrung des Schiffsparks und Schaffung neuer Relationen.) Die Direction der Balaton-Dampfschiffahrt-Gesellschaft hat, wie berichtet wird, auf speciellen Wunsch des kgl. ungarischen Handelsministers den Beschluss gefasst, im Interesse der wirthschaftlichen und culturellen Entwicklung des Balatongebietes (Comitate Zala und Somogy) ihre Schiffscourse bei gleichzeitiger Eröffnung neuer Relationen zu vermehren und zu erweitern. Der Minister legt ein besonderes Gewicht darauf, den Besuch der Seebadeorte zu fördern und bei gleichzeitiger Förderung der Wünsche des Publicums durch dessen Zuströmen den Wohlstand der Uferbevölkerung zu heben. Die Direction der Gesellschaft hat aus diesem Anlasse die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung beschlossen, in welcher die Frage der Vermehrung der Dampfer im Principe entschieden werden soll, deren definitive Lösung von der Höhe der seitens der Regierung zu gewährenden Subvention abhängt.

Fiumaner Seeschiffahrtsverkehr im Anschlusse an die Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Einführung neuer Tarife für ab ungarischen Stationen via Fiume nach fremden Häfen zu befördernde Massentransporte.) Am 15. Juni tritt ein neuer Tarif in Kratt, welcher für Transporte von Getreide, Mehl und Mahlproducten, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Holz ab den darin genannten Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen per Bahn nach Fiume und von dort mit Schiffen der „Adria", der „Ungero-Croata" und der „Impresa-Fiume-Ancona-Venezia" nach den durch diese Schiffahrten berührten, in dem Tarife angeführten fremden Häfen directe, an die Einhaltung der im Tarife enthaltenen besonderen Bestimmungen geknüpfte Refactie enthält. Es wird besonders bemerkt, dass in diesem Tarife für via Fiume importirte Weinsendungen keine directen Frachtsätze mehr enthalten sind. Durch diesen Tarif wird der seit 1. Juni 1896 giltige Tarif ausser Kraft gesetzt.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXIV. Stückes.) Das am 17. Mai herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4884: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 15. Mai 1900, Z. 6244, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4885: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 12. Mai 1900, Z. 18.314, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXV. Stückes.) Das am 19. Mai herausgegebene LXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4886: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 15. Mai 1900, Z. 17.664, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Italien.

Nr. 4887: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 14. Mai 1900, Z. 10.998, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4888: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 13. Mai 1900, Z. 18.189, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4889: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 16. Mai 1900, Z. 8566, betreffend den Verkehr mit Vieh aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4890: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 17. Mai 1900, Z. 45.458, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den politischen Bezirken Gurkfeld und Gottschee in Krain.

Nr. 4891: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 17. Mai 1900, Z. 45.545, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus mehreren politischen Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des LXXXVI. Stückes.) Das am 21. Mai herausgegebene LXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4892: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. Mai 1900, Z. 17.136, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Mödling und das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Stadtgebiete Wr.-Neustadt nach Ungarn.

Nr. 4893: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. Mai 1900, Z. 16.702, betreffend ein Einfuhrverbot für Klauenthiere aus Ungarn nach Oesterreich.

— (Inhalt des LXXXVII. Stückes.) Das am 22. Mai herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4894: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 14. Mai 1900, Z. 11.243, betreffend die Regelung des Verkehres mit Handelsschweinen.

Nr. 4895: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 18. Mai 1900, Z. 6563, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Wels in Oberösterreich.

Nr. 4896: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 12. Mai 1900, Z. 46.988, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4897: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 17. Mai 1900, Z. 10.520, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4898: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 17. Mai 1900, Z. 10.393, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Dalmatien und Steiermark.

Nr. 4899: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 14. Mai 1900, Z. 72.592/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Visoko gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 4900: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Mai 1900, Z. 17.344, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Mistek in Mähren nach Ungarn.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·9 km lange Strecke Unna—Unna-Königshorn der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld, welche am 2. April für den Güterverkehr eröffnet wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Literatur.

Verkehrsentwicklung in Deutschland. 1800—1900. Sechs volksthümliche Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstrassen, ihre Entwicklung und Verwaltung, sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirthschaft von Prof. Dr. W. Lotz. („Aus Natur und Geisteswelt." Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 12 monatliche Bändchen zu je 90 Pfg., geschmackv. geb. zu je Mk. 1·15.) Verlag von B. G. Teubner in Leipzig.

Der Verfasser gibt uns nach einer kurzen Uebersicht über die Hauptfortschritte in den Verkehrsmitteln zwischen 1500 und 1800 und deren wirthschaftliche Wirkungen eine Geschichte des Eisenbahnwesens, deren erste Anfänge, das Schwanken zwischen Staats- und Privatbahnsystem, die Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung und den heutigen Stand der Eisenbahnverfassung. Besondere Capitel widmet er dem Güter- und dem Personentarifwesen. Im 5. Vortrage geht er dann auf die Bedeutung der Binnenwasserstrassen in der Gegenwart ein und orientirt über ihr Wesen, über ihr Verhältniss zu den Eisenbahnen und ihre Stellung im modernen Verkehrswesen. Zum Schlusse werden die Wirkungen der modernen Verkehrsmittel zu Wasser und zu Lande und die gewaltigen Umwälzungen geschildert, welche sich durch die Fortschritte der Verkehrstechnik in unserem Jahrhundert in den wirthschaftlichen Beziehungen der Völker zu einander, in den gegenseitigen Beziehungen der einzelnen Zweige des Erwerbslebens, sowie in unserem wirthschaftlichen Handeln und Denken vollzogen haben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Französisch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch-Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Süddeutschland. Tarif-Theil II, Heft B, und über den Arlberg, Tarif-Theil II, Heft C.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr via Süddeutschland und via Arlberg, Tarif-Theil II, Heft D.

Französisch - Belgisch - Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch - Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Herbesthal—Köln—Aschaffenburg, Tarif-Theil II, Heft E.

Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 44 vom 19. April 1900 für den 1. Juni 1900 publicirte Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen in den obgenannten Verkehren tritt erst am 1. Juli 1900 in Wirksamkeit.

Wien, am 23. Mai 1900. [534]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung des Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 3, unter Post Nr. 58 (Schafkäse).

Die in dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Anhange zum Tarife, Theil II, Heft 3, sub Post 58 enthaltenen Frachtsätze für Schafkäse von ungarischen Stationen nach Wien, Stadlau und Floridsdorf finden schon bei Aufgabe in beliebigen Mengen Anwendung.

Wien, am 23. Mai 1900. [535]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr.

Nachdem ab 1. Juli 1900 ein neuer Local-Personentarif auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen zur Einführung gelangt, wird von dem gleichen Zeitpunkte ab auch ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Carlsbad und Franzensbad andererseits über Brünn—Prag hinausgegeben.

Durch diesen Tarif wird der vom 1. August 1899 giltige gleichnamige Tarif aufgehoben.

Exemplare dieser neuen Tarife können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 23. Mai 1900. [536]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit dem Erlasse vom 18. Mai 1900, Z. 24.186/16, hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des § 63, Abschnitt 11, des Eisenbahn-Betriebsreglements, für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit vom Tage der Veröffentlichung dieser Kundmachung bis 31. August 1900 genehmigt.

Teplitz, am 23. Mai 1900. [537]

Oesterreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge I zum Gütertarife, Theil III und Theil IV.

Mit Giltigkeit vom 2. Juni a. St./15. Juni n. St. 1900 tritt der Nachtrag I zum Gütertarife, Theil III (Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfflocken, Flachs- und Hanfheede [Werg]) — giltig vom 19. Juni a. St./1. Juli n. St. 1898 — und der Nachtrag I zum Gütertarife, Theil IV (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl — giltig vom 20. December a. St. 1899/1. Jänner n. St. 1900 — in Kraft.

Der Nachtrag I zum Gütertarife, Theil III, enthält Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen und der Tariftabellen, jener zum Gütertarife, Theil IV, Ergänzung der Abschnitte III (Beförderung in loser Schüttung) und IV (Einlagerung und Reexpedition), ferner Berichtigungen der Schnitttafeln für den österreichisch-ungarischen und russischen Durchlauf.

Abdrücke dieser Nachträge sind zum Preise von je 10 Hellern bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen erhältlich.

Wien, am 21. Mai 1900. [538]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Rückvergütungs-Modalitäten von Mehrfrachtspesen.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass die Rückvergütung von Mehrfrachten auch durch die Eisenbahnstationen erfolgen kann. Wenn nämlich bei Gütern die Frachtgebühr zu hoch berechnet wurde und dies entweder in Rechnungsfehlern oder in unrichtiger Declaration in den Frachtbriefen oder in der Anwendung unrichtiger Tarife seinen Grund hat, kann die zu viel erhobene Frachtgebühr unter Beachtung des § 61 des Betriebsreglements und der im Tarife, Theil I, der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen enthaltenen allgemeinen Zusatzbestimmungen, Abs. (4) VIII a) und b)

stationsweise verschieden, höchstens jedoch bis zum Maximalbetrage von Einhundert (100) Kronen pro Aufnahmsschein oder Frachtbrief bei der Gütercasse der bezüglichen Station rückerstattet werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Localgütertarifes.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Juni 1900 auf sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen ein neuer Localgütertarif und ein neuer Kilometerzeiger ins Leben tritt, der folgende wichtigere meritorische Aenderungen, bezw. Ergänzungen enthält: 1. Im Verkehre zwischen den Stationen der Linie Székesfehérvár (excl.) Tüskevár, bezw. Székesfehérvár (excl.) Gyanafalva-Landesgrenze einerseits und den über Adony-Szabolcs hinaus gelegenen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen andererseits gelangen infolge der gemeinsamen Benützung der Linie Székesfehérvár—Adony—Szabolcs der Fehér- und Tolnavármegyer Localeisenbahn die über die genannte Linie sich ergebenden kürzeren Kilometerentfernungen, bezw. die auf Grund derselben — unter Hinzurechnung einer Zuschlagsgebühr von 6 Hellern per 100 kg — durchgerechneten Frachtsätze zur Anwendung. 2. In den über die Linie Sziszek—Zágráb der Südbahn instradirenden Verkehren wurden die bisherigen Kilometerentfernungen um vier Kilometer gekürzt und die Frachtsätze dementsprechend berechnet. 3. Die Kilometerentfernungen, bezw. Frachtsätze der Stationen Buda-Császárfürdö-kitérö, O-Buda und O-Buda-Filatorigát wurden infolge Einstellung des Güterverkehres auf der rechtsuferigen Ringbahn und der hiedurch bedingten Leitung des Verkehres dieser Stationen über Budapest-Angyalföld über diesen Uebergangspunkt berechnet, wodurch im Verkehre obgenannter Bahnhöfe mit den Stationen des donaurechtsufrigen Gebietes und der Südbahn eine geringfügige Frachterhöhung, im Verkehre mit den Stationen der Linien Budapest—Marchegg, Galánta—Zsolna und deren Seitenlinien hingegen eine Frachtverminderung eintritt. Im Verkehre mit den Stationen der übrigen Linien erleidet die Gebührenberechnung keine Aenderung. 4. Die directen Kilometerentfernungen, bezw. Frachtsätze der Station Budapest-Südbahnhof (Loco) wurden infolge Einstellung der gemeinsamen Benützung der Budapest-Südbahn—Kelenfölder Linie aus dem Tarife eliminirt. Diese Station wurde als Station der Südbahn in den ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, aufgenommen. 5. Für den Transitverkehr über Verestorony mit Rumänien wurden in Betreff der Station Verestorony (transit) die über die Linie Alvincz, bezw. Nagy-Szeben—Verestorony der Alvincz-Nagy-Szeben-Verestoronyer Eisenbahn festgestellten directen Kilometerentfernungen, bezw. die auf Grund derselben einheitlich durchgerechneten Frachtsätze eingestellt. Die Gebührenberechnung von Verestorony bis zur Grenze wird besonders geregelt werden. In den neuen Anhang wurden einige bisher im Publicationswege bestandene Frachtbegünstigungen aufgenommen und einige in den neuen Tarif aufgenommene Begünstigungen aus demselben eliminirt. Mit 1. Juni 1900 tritt der auf sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen vom 1. Februar 1892 giltige Kilometerzeiger sammt allen Nachträgen, der vom 1. Jänner 1897 giltige Localgütertarif (Theil II) sammt Nachtrag I und II und der zu diesem Tarife gehörige, am 1. Jänner 1900 herausgegebene Anhang ausser Kraft.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Neuer Tarif-Theil II.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1900 wurde für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr. (Gruppe I) einerseits und den Stationen der Directionsbezirke Berlin, Stettin andererseits ein neuer Gütertarif (Theil II) herausgegeben, durch welchen der Gütertarif vom 1. April 1895 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Gleichzeitig erhält der bisherige Berlin-Nordostdeutsche Verkehr die Bezeichnung „Berlin - Stettin - Nordostdeutscher Verkehr."

Der neue Tarif enthält ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen

a) neue Entfernungen und Sätze für die Stationen des Directionsbezirkes Bromberg: Alt-Kortnitz, Kallies-Stadt, Märk. Friedland, Virchow (giltig vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr) und Wutzig, des Directionsbezirkes Danzig: Gr. Rosainen, Kröxen, Limbsee und Wilkau in Westpr., des Directionsbezirkes Königsberg in Pr.: Kruttinnen und des Directionsbezirkes Stettin: Scheune,

b) anderweite ermässigte Frachtsätze und geänderte Entfernungen für eine grössere Anzahl Stationen.

Die in einzelnen Verbindungen eintretenden geringfügigen Erhöhungen treten erst vom 1. Juli 1900 ab in Kraft.

Druckstücke des neuen Tarifes sind durch Vermittlung der Fahrkartenausgabestellen käuflich zu beziehen.

Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Güterverkehr. (Berichtigungen.) In dem ab 1. April 1900 giltigen Nachtrag III zum Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Gütertarif vom 1. Mai 1898 sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

1. Die Tarifentfernung für den Verkehr zwischen Obernau und den sämmtlichen Bahnhöfen in Frankfurt a. M und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen (Seite 5 des Nachtrages III) beträgt 50 km (statt 288 km), die Tarifentfernung für den Verkehr zwischen Obernau und Gustavsburg 76 km (statt 314 km).

2. Auf Seite 19 des Nachtrages III ist unter Ziffer 2 auf Seite 74—81 des Tarifes (statt auf Seite 81) zu verweisen.

3. Auf Seite 24 des Nachtrages III ist unter Ziffer 3, 2. Absatz, nachzutragen, dass die daselbst bei den Stationen Roth a. Sand bis Wunsiedel (Zeile 11—1 von unten) verzeichneten Anstossfrachtsätze für den Verkehr mit der Station Mannheim Industriehafen (M. I.) gelten.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Neue Nachträge.) Am 15. Mai 1900 traten zum Heft 2 des Verbandsgütertarifes der Nachtrag 6 und zum Heft 3 der Nachtrag 5 in Kraft. Dieselben enthalten neue, bezw. veränderte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut etc.) im Verkehre mit Stationen der Niederländischen Bahnen, sowie Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen vorkommen, treten dieselben erst am 1. Juli 1900 in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Localbahnen vom 1. April 1898. (Localbahn Rottershausen-Stadtlauringen.) Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die im Laufe des kommenden Sommers zur Eröffnung gelangende Localbahn Rottershausen-Stadtlauringen.

Auf den Verkehr der Localbahn finden die Bestimmungen und Tarife des Heftes D des Bayerischen Localtarifes Anwendnng.

Auf der Localbahn können Eisenbahnwagen mit einer Bruttolast von mehr als 10.000 kg pro Achse und mit einem grösseren festen Radstande als von 4·5 m nicht befördert werden.

Kilometerzeiger.

Von und nach		Rottershausen	Poppenlauer	Massbach	Rothhausen	Stadtlauringen
		Kilometer				
Rottershausen . .	Station	.	7	10	15	17
Poppenlauer . . .	Haltestelle	7	.	3	8	10
Massbach	Haltestelle	10	3	.	5	7
Rothhausen . . .	Haltestelle	15	8	5	.	3
Stadtlauringen .	Station	17	10	7	3	.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Ausnahmetarifirung für Abfallmineralöl.) Mit Wirksamkeit vom 9. Mai 1900 ist im inneren bayerischen Verkehre für „Abfallmineralöl, beim Waschen von Putzwolle gewonnen", ein Ausnahmetarif in Kraft getreten, nach welchem dieser Artikel bei Aufgabe in Wagenladungen zu den Bestimmungen und Frachtsätzen des Specialtarifes III abgefertigt wird.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, giltig vom 1. Jänner 1900. (Ergänzung des § 19 der Tarifvorschriften.) Der erste Absatz der bayerischen Zusatzbestimmungen zu § 19 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Heft B, Seite 19, erhält folgende Ergänzung:

„Der Zuschlag für diese Strecke wird, auch wenn die Frachtberechnung für die ganze Transportstrecke nach Tarifkilometern zu erfolgen hat, unter Zugrundelegung der für die Theilstrecke giltigen Entfernungen (auch Tarifkilometer, wenn solche für die betreffende Strecke bestehen), jedoch mit der Einschränkung berechnet, dass der Gesammtzuschlag sich nicht höher stellt, als er für die ganze Transportstrecke unter Berechnung nach den Tarifkilometern sich ergeben würde".

Innerer Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1900. (Ergänzung des Nebengebührentarifes.) Der Nebengebührentarif, Abschnitt II, Wägegeld, wird mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1900 durch die folgende Bestimmung ergänzt:

„Wenn Jemand die Verpflichtung übernimmt, entweder alle von ihm auf einer Station zum Versandt gelangenden oder alle auf einer Station für ihn ankommenden Wagenladungssendungen auf der Geleisewaage verwiegen zu lassen, so wird für jede solche Wagenladung nur eine Gebühr von 50 Pfg. (K 0·59) berechnet, und zwar auch in denjenigen Fällen, in denen Mangels einer Geleisewaage auf der Versandtstation die Verwiegung auf einer, im Bereiche der Bayerischen Staatseisenbahnen gelegenen Unterwegsstation vorgenommen werden muss.

Dasselbe gilt, wenn die Verpflichtung dahin geht, monatlich mindestens 90 Wagenladungen auf einer und derselben Station verwiegen zu lassen."

Hiezu wird bemerkt, dass durch derartige allgemeine Verwiegungsanträge eine über die Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 53 und § 68) hinausgehende Verpflichtung der Eisenbahn zur Vornahme der Verwiegungen nicht begründet wird.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif, vom 1. October 1896. (Eröffnung der Station Kalk Süd.) Die Station Kalk Süd ist am 1. Mai 1900 auch für die Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet worden.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1898. (Tarifberichtigung.) Die Schlussbemerkung auf Seite 5 des Tarifes erhält folgende Fassung:

„Für die Lieferfristen, die Deckenmiethen, die Gebühr für Schutzwagen und Angabe des Interesses an der Lieferung, sowie für die nach dem Militärtarif und nach § 25, Absatz 2 b und c und 3 der Allgemeinen Tarifvorschriften abzufertigenden Sendungen bleiben diese Kilometerzuschläge jedoch ausser Ansatz".

Deutsch - Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen, Theil II B, vom 1. Jänner 1899. (Nachtrag V.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1900 gelangte der Nachtrag V zu Theil II B des Deutsch-Französischen Gütertarifes über Elsass-Lothringen zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der französischen Schnittsätze.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Tarifergänzungen.) 1. Vom 1. Mai 1900 ab wurden für Sandsendungen zwischen Böhlen-Rötha einerseits und Markt Redwitz, sowie Martinlamitz andererseits folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

Böhlen—Rötha-Markt Redwitz 0·49 } Mark für 100 kg
„ „ -Martinlamitz 0·43 }

Diese Frachtsätze finden Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg Sand mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen, doch wird der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zugrunde gelegt.

2. Vom 1. Mai 1900 ab wurden die sächsischen Verkehrsstellen Bernsbach, Elterlein und Grünhain in den Bayerisch-Sächsischen Verkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden für Bernsbach die um 8 km, für Grünhain die um 13 km erhöhten Tarifentfernungen, der Station Zwönitz und für Elterlein die um 8 km erhöhten Entfernungen für Scheibenberg zugrunde gelegt.

Niederländisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof.) Zum Tarifheft Nr. 3 für den Deutsch-Niederländischen Güterverkehr gelangte am 15. Mai 1900 der Nachtrag V zur Einführung, welcher anderweite Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut im Verkehre mit den niederländischen Binnenstationen enthält.

Diese Frachtsätze haben, soweit sie den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof betreffen, vom gleichen Zeitpunkte an auch für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof im niederländisch-bayerischen Verkehre über Aschaffenburg Giltigkeit.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende Juni 1900 in Wirksamkeit.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Schleifholz-Ausnahmetarif.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Traunstein als Empfangsstation für Schleifholz in den Ausnahmetarif Nr. 2 (Seite 136 des Heftes C, Abschnitt II, vom 1. April 1898) einbezogen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1900. (Tarifirung von Erdfarben.) Die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen haben ihre Dienstesstellen dahin angewiesen, dass Erdfarben, auch angeschönte, und Farberden, für welche Frachtberechnung nach Specialtarif III beansprucht wird, im Frachtbriefe, wie in der Güterclassification benannt, bezeichnet, oder mindestens als „Erdfarben des Specialtarifes III" declarirt werden müssen.

Russischer Zuckerverkehr. (Tarif nach Odessa Hafen.) Der mit Giltigkeit vom 1./14. April a. n. St. 1900 zur Einführung gelangte Tarif für die Beförderung von Raffinade- und Sandzucker von sämmtlichen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes nach Odessa Hafen transit seewärts zur Weiterbeförderung nach den Häfen des weiten Ostens findet unter den gleichen Bedingungen auch Anwendung auf Sendungen, die an die commercielle Agentur der Südwestbahnen in Odessa adressirt sind.

K. k. patent. **Asphalt-Granit-Blocks** | **Natur-Asphalt-** comprimé und coulé | Imprägnirte **Holzstöckel** K. k. priv. Metallic-Pflaster | K. k. patent. **Asphalt-Pflasterplatten**

K. k. patent. **Sugerit-Isolirplatten** (mit Korkbelag) gegen aufsteigende Feuchtigkeit. Bedeutende Vorzüge gegen bisherigen Kiesbelag

Gegründet 1871. **Erstes österr. Asphalt-Werk**
N. Schefftel, Wien
Holzimprägnirung
Dachpappen- und Theerproducten-Fabrik
Comptoir: IX. Porzellangasse 1.
Fabrik: Floridsdorf.

Fugenlose **Magnolith-Fussböden** (verbessertes Xylolith) holzartig in allen Farben für Wartesäle, Corridore, Magazine etc.

Ponteros kalt verstreichbar für Eisenconstructionen, Brücken etc. | **Xerotikon** kalt verstreichbar zur Trockenlegung feuchter Mauern | Eindeckungen mit **Dachpappe** und Holzcement | **Carbolineum-Dachlack** Sugerit-Dachpappe etc.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien - Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch - ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Asphalt-Steindachpappen
in allen Stärken,
Isolirplatten
in allen Breiten, (617)
Holzcement, Dachlack und Asphaltpech
liefert
in jeglichen Mengen, in kürzester Zeit, von bester Qualität
Julius Rütgers
Fabriken für Theerproducte und Dachpappen
Angern, Witkowitz, Warnsdorf.
Direction und Verkaufsbureau: Angern bei Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1502	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 23 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Gojau Krumau	Frankfurt a. M. Hafen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Tarif vom 1. October 1886 für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich	Besteht derzeit keiner	Mark a) 2·85 2·71 b) 2·06 1·91		Im Kartirungswege		
				Gojau Krumau	Gustavsburg transit					2·94 2·80 2·13 1·98				
				Gojau Krumau	Mainz Hafen und Kastel Hafen					2·98 2·82 2·14 1·99				
				Gojau Krumau	Mannheim trans. und Ludwigshafen transit					2·97 2·83 2·15 2·00				
1503	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen und Cokes laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Ober-Bris	Arzberg	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Ausnahmetarif vom 1. Juli 1896 für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr		49 Mark für 10.000 kg		Im Kartirungswege		
1504	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Krebse als Eilgut	Bełz	Wien Nordbahnhof	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Tarif (Theil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 838		Im Kartirungswege		
				Brody						938				
				Chodorów						908				
				Gródek						808				
				Jaroslau						708				
				Kotzman						1111				
				Lemberg						848				
				Lemberg-Podzamcze						848				
				Lisko-Łukawica						768				
				Lubaczów						758				
				Łużan						1098				
				Mikołajów-Drohowyże						888				
				Nepolokontz						1088				
				Podwoloczyska						1038				
				Posada-Chyrowska						778				
				Przemyśl						748				
				Przeworsk						698				
				Sambor						898				
				Sokal						868				
				Stryj						878				
				Szczerzec						868				
				Tarnopol						988				
				Złoczów						918				

Fortlaufende Nummer	1505	1506
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
von der und im Namen der betheiligten Bahnverwaltungen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	
für Artikel	Eisen und Stahl, genannt in den Punkten 1, 5 und 8 der Pos. E—5, sowie Eisen-Halbfabrikate, als: Luppen von Schweisseisen oder Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen, Zaggeln), rohe Blöcke von Flusseisen oder Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets aus der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt G	Eisen und Stahl der Position E 5 des Tarifes, Theil I, resp. des Ausnahmetarifes Nr. 8/d des Ostdeutsch-Oesterr. Verbandes
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Mürzzuschlag	Wien K.F.J.B.
nach	Triest-Freihafen	Berlin { Anhalt-Dresdner Bhf. / Görlitzer Bhf.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens durch die Parteien. Die Sendungen müssen zum Exporte nach Hafenplätzen der Levante oder darüber hinaus, bezw. via Suezcanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Hafenplätzen gelangen	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II. Heft 2, vom 1. Jänner 1896
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Mark 2·55 / Mark 2·55
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	115 Heller	129 Heller	Mark 1·97 / Mark 1·97
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Mark 0·58 / Mark 0·58
Art der Durchführung	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege unter Einhaltung der im Abschnitte J des Heftes I des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifes ersichtlichen „Speciellen Bestimmungen", betreffend Erbringung des Destinationsnachweises	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogenen Tarifbestimmungen bedungenen Documente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen		Dieses Frachtzugeständniss findet nur Anwendung auf Sendungen zur Ausfuhr nach Deutschland

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1507	Oesterr. Nordwestbahn		Brennholz	Wien Oe.N.W.B.	Pulkau	Unter Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 3 d) giltigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	39 Heller	28 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

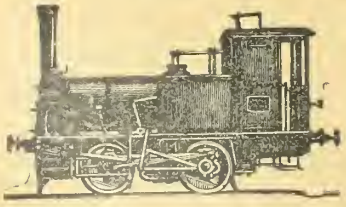
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
27	Nr. 141 vom 12. December 1899	2795	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Netolitz-Netolitz Stadt	Graphit der Pos. G—20 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Netolitz Stadt	Budweis	In Rubrik 6 ist die Bestimmung „Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens“ wie folgt abzuändern: „Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

(613)



Locomotiven

für

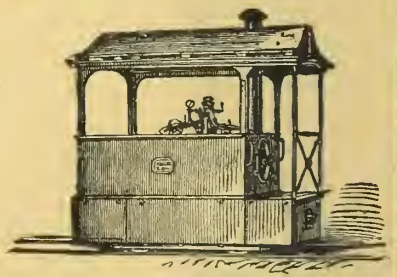
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

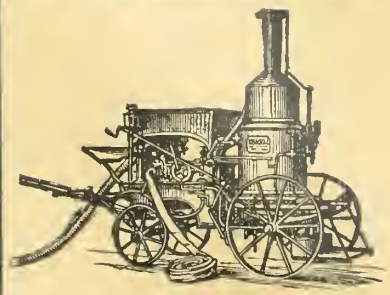
Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,



LOCOMOBILEN

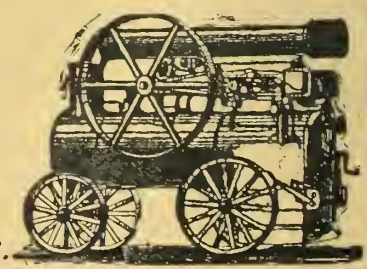
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. **Wien, 29. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Pohrlitz nach Unter-Tannowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Unter-Tannowitzer Localbahn-Comité die mit dem Erlasse vom 24. October 1899, Z. 43.396/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 128 vom 7. November 1899), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Pohrlitz der Localbahn Branowitz-Pohrlitz nach Unter-Tannowitz auf weitere sechs Monate neuerlich ertheilt.

Wien, am 9. Mai 1900. Z. 19.770/2.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Das in einer unterirdischen Schichte sich fortbewegende Grundwasser kann nicht als ein „fliessendes Wasser“ im Sinne des Reichs-Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des Wasserrechtsgesetzes für Mähren vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 65, und somit auch nicht als „öffentliches Gut“ angesehen werden.

2. Unbeschadet der durch besondere Rechtstitel begründeten Ausnahmen kann der Grundeigenthümer über das durch eine Brunnenanlage auf seinem Grunde gewonnene Wasser frei und uneingeschränkt verfügen und bedarf zu einer vermehrten Wasserentnahme aus einem solchen Brunnen (z. B. durch ein Dampfpumpwerk für industrielle Zwecke) einer wasserrechtlichen Bewilligung seitens der politischen Behörde auch dann nicht, wenn diese Wasserentnahme geeignet erschiene, die Ergiebigkeit nachbarlicher Quellen ungünstig zu beeinflussen.

3. Der Eigenthümer einer Quelle hat einen Anspruch auf wasserrechtlichen Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes.

Mit dem Erkenntnisse der k. k. mährischen Statthalterei vom 7. Juni 1897, Z. 20.483, wurde über die Recurse des Wilhelm Reimann, des Johann Grafen Wilczek, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einverständlich mit der Gemeinde Přívoz und der Stadtgemeinde M.-Ostrau die Entscheidung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Mistek vom 3. December 1896, Z. 28.649, insofern mit derselben dem Adalbert Fiala und Genossen die wasserrechtliche Bewilligung zur Entnahme des zur Biererzeugung in der auf den Grundstücken der Consenswerber in M.-Ostrau zu errichtenden Dampfbierbrauerei erforderlichen Wassers aus den auf diesen Grundstücken bereits bestehenden Brunnen ertheilt und sich das Recht vorbehalten wurde, zu bestimmen, ob und wann diese Wasserentnahme zu unterbleiben habe, bestätigt, gleichzeitig aber im Sinne des § 19 des Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 65, als Mass der Wasserentnahme für die Zwecke der Biererzeugung der Maximalbezug von 2560 hl. täglich festgesetzt.

Dieses Erkenntniss, welches von Adalbert Fiala und Genossen nur im letzterwähnten, die Bestimmung eines Maximalwasserbezuges betreffenden Punkte, von Wilhelm Reimann, Johann Grafen Wilczek, der Nordbahn und der Gemeinde M.-Ostrau aber seinem ganzen Inhalte nach angefochten wurde, hat das k. k. Ackerbauministerium mit Entscheidung vom 14. October 1897, Z. 15.084, sammt dem mit dem Statthalterei-Erkenntnisse bestätigten, obangeführten Theil der erstinstanzlichen Entscheidung aus dem Grunde ausser Kraft gesetzt, weil die Consenswerber das in den Brunnen auf

ihren Grundstücken enthaltene und ihnen gehörige Wasser nach Belieben gebrauchen und verbrauchen können, ohne hiezu einer besonderen wasserrechtlichen Bewilligung zu bedürfen, und weil die Obgenannten keinen Anspruch auf wasserrechtlichen Schutz ihrer angeblich durch die Wasserentnahme der Dampfbierbrauerei in ihrer Ergiebigkeit bedrohten Quellen ausserhalb ihres Besitzthums zu stellen berechtigt seien, daher als zur Erhebung von Einwendungen gegen die projectirte Wasserentnahme nicht legitimirt erscheinen.

Die gegen diese Ministerial-Entscheidung seitens der Stadtgemeinde M.-Ostrau und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingebrachten Beschwerden hat der k. k. Verwaltungsgerichtshof nach der am 14. September 1899 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Die Zurückweisung der wider dieses Erkenntniss hiergerichts eingebrachten Beschwerden der Stadtgemeinde M.-Ostrau und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Eigenthümerinnen von in der Umgebung der Brauereibrunnen gelegenen Quellen gründet sich auf nachfolgende Erwägungen.

Unbestritten liegt vor, dass das in den bereits bestehenden zwei Brunnen auf den Grundstücken des Brauhausconsortiums zutage tretende Wasser einer unterirdischen, wasserführenden Schotterschichte entquillt, in welcher sich Grundwasser in einer bestimmten Richtung fortbewegt.

Die Beschwerdeführer behaupten nun, dass ihre in einer Entfernung von 250 m, resp. 300 m von den erwähnten Brunnen befindlichen Quellen in dieser Richtung liegen und dass durch die uneingeschränkte, durch den Brauereibetrieb bedingte grosse Wasserentnahme an einem höher gelegenen Orte der wasserführenden Terrainschichte die Ergiebigkeit ihrer Quellen gefährdet und nachtheilig beeinflusst werde, und dass somit der Brauhausunternehmung die Bewilligung zur Entnahme des zur Biererzeugung erforderlichen Wassers aus ihren Brunnen nicht oder doch nicht uneingeschränkt, und jedenfalls nicht früher zu ertheilen gewesen wäre, als durch entsprechende, unter behördlicher Intervention vorzunehmende Bohr- und Pumpversuche die Einwirkung dieser Wasserentnahme auf die benachbarten Quellen zweifellos sichergestellt sein wird.

Was nun die rechtliche Natur des sich in einer unterirdischen Schichte fortbewegenden Grundwassers anbelangt, so kann dasselbe als ein „fliessendes Grundwasser“ im Sinne des Reichs-Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des Wasserrechtsgesetzes für Mähren vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 65, und somit auch als „öffentliches Gut“ nicht angesehen werden, weil die §§ 3, 15 und folgende des citirten Landes-Wasserrechtsgesetzes nur in einem Bette fliessende Gewässer (natürliche oder künstliche Wassergerinne) im Auge haben.

Mag nun dasselbe als Privateigenthum des Grundbesitzers, unter dessen Grund und Boden es sich hinzieht, begrenzt durch die Territorialausdehnung des letzteren, oder als res omnium communis aus dem Grunde anzusehen sein, weil das Grundwasser nach dem Gesetze der communicirenden Gewässer einen Bestandtheil der zusammenhängenden einheitlichen — auch die Nachbargründe durchfliessenden — unterirdischen Wassermasse bildet, welche in ihrer unbestimmbaren Totalität ebensowenig der menschlichen Herrschaft unterzogen werden kann, als etwa die fliessende Welle oder das Meer (Randa, Wasserrecht, § 2, Seite 38); zweifellos ist es, dass das zutage quellende und erst in dieser Eigenschaft einen Gegenstand der Wasserrechtsgesetze bildende Grundwasser (mit Ausnahme der dem Salzmonopole unterliegenden Salzquellen und der zum Bergregale gehörenden Cementwässer) nach § 4 a des Reichs-Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des obcitirten Wasserrechtsgesetzes für Mähren dem Grundbesitzer gehört, welcher bei der zuletzt erwähnten Rechtsanschauung das Eigenthum im Wege der Occupation (§§ 381 und 382 a. b. G.-B.) erwirbt.

Nach § 10, Abs. 1, des Gesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 65, kann aber derjenige, welchem ein Privatgewässer zugehört, dasselbe, unbeschadet der durch besondere Rechtstitel begründeten Ausnahmen, für sich und für Andere nach Belieben gebrauchen und verbrauchen.

Da nun die beschränkenden Bestimmungen der Absätze 2 und 3 dieses Paragraphen auf den gegebenen Fall, in welchem es sich nicht um ein fliessendes Wasser, sondern um ein durch eine Brunnenanlage zutage quellendes Grundwasser handelt, keine Anwendung finden, und die Beschwerdeführer nicht behauptet haben, dass ihnen auf Grund eines besonderen Rechtstitels, etwa einer auf den Grundstücken des Brauhausconsortiums zu Gunsten ihrer Person oder ihrer mit Quellen versehenen Grundstücke lastenden, eine Unterlassungspflicht begründenden Dienstbarkeit (§ 472 a. b. G.-B.), das Recht zustehe, der uneingeschränkten Ausnützung der erwähnten Brunnen entgegenzutreten, so ist die Brauhausunternehmung nach § 10, Abs. 1, des citirten Gesetze und den §§ 354, 362 und 364 a. b. G.-B. zweifellos befugt, über das durch die Brunnenanlage gewonnene Wasser frei und uneingeschränkt, also auch in der geplanten und durch Herstellung eines Dampfpumpwerkes vermittelten intensiven Art zu verfügen.

Das Recht des Grundeigenthümers auf das auf seinem Boden zutage quellende Grundwasser ist aber auch bei der Annahme, dass letzteres, bevor es zutage tritt, eine res omnium communis bildet, durch seinen Grundbesitz beschränkt, da durch die Occupation der Quelle nicht auch die Herrschaft über die unter den Nachbargründen sich fortbewegenden, nur schwer bestimmbaren unterirdischen Wassermengen erworben werden kann, durch welche etwa die occupirte Quelle genährt wird.

Hieraus folgt weiter, dass der Eigenthümer einer Quelle einen Anspruch auf wasserrechtlichen Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes hat; findet er diesen öffentlich-rechtlichen Schutz zur Wahrung seiner Interessen ungenügend, so bleibt ihm nur übrig, sich durch gütliche Bestellung von privatrechtlichen Befugnissen an den Nachbargrundstücken die unterirdische Speisung seiner Quelle zu sichern, wobei es heute unerörtert bleiben kann, ob und unter welchen Verhältnissen derlei privatrechtliche Befugnisse auch im Wege der Expropriation erworben werden können.

Hieraus ergibt sich, dass einerseits die Beschwerdeführer bei dem Mangel eines privat- oder öffentlich-rechtlichen Titels nicht legitimirt erscheinen, gegen die Entnahme des zur Biererzeugung erforderlichen Wassers aus den bereits bestehenden Brunnen der Brauhausunternehmung Einsprache zu erheben, selbst dann, wenn

zweifellos erwiesen wäre, dass diese Wasserentnahme die Ergiebigkeit ihrer Quellen ungünstig zu beeinflussen geeignet sei. Hiebei wird bemerkt, dass § 11 des Wasserrechtsgesetzes nur von Gewässern obertags und deren Abfluss handelt, daher auf unterirdische Wasseradern nicht angewendet werden kann. Andererseits bedurfte das Brauhausconsortium zu der erwähnten Wasserentnahme der wasserrechtlichen Bewilligung durch die politische Behörde nicht, denn der § 16 des citirten Gesetzes, welcher bestimmt, dass diese Bewilligung auch bei Privatgewässern erforderlich sei, wenn durch deren Benützung auf fremde Rechte oder auf die Beschaffenheit, den Lauf oder die Höhe des Wassers in öffentlichen Gewässern eine Einwirkung entsteht, kann im gegebenen Falle keine Anwendung finden, weil, wie schon bemerkt, den Beschwerdeführern ein öffentlicher Anspruch auf Schutz ihrer Quellen ausserhalb der Grenzen ihres Besitzthums nicht zusteht, der Bestand eines allfällig im Provisorialwege nach § 16 zu schützenden privatrechtlichen Befugnisses gar nicht behauptet wurde, und bereits im Eingange dieser Motive dargethan worden ist, dass dem durch unterirdische Terrainschichten sich fortbewegenden Grundwasser der Charakter eines öffentlichen Gewässers nicht zukommt.

Steht nun fest, dass den Beschwerdeführern das Recht der Einsprache gegen die fragliche Wasserentnahme auch dann nicht zusteht, wenn durch dieselbe eine nachtheilige Beeinflussung der Ergiebigkeit ihrer Quellen thatsächlich erfolgen würde, dann stellt sich auch die gegen das durchgeführte administrative Verfahren erhobene Einwendung der Mangelhaftigkeit als unbegründet dar, da diese Einwendung sich nur darauf gründete, dass die Einwirkung der Wasserentnahme aus den Brunnen der Brauhausunternehmung auf die Quellen der Beschwerdeführer nicht gehörig festgestellt wurde.

Aus den oben angeführten Motiven mussten daher die Beschwerden der Stadtgemeinde M.-Ostrau und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als unbegründet abgewiesen werden.

[Erkenntniss vom 14. September 1899, Nr. 7408.]

---

1. **Die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung, gestörte Communicationen anderweitig vollkommen wieder herzustellen, ist nicht etwa auf den Fall der ersten Herstellung der Eisenbahn eingeschränkt; die Eisenbahnunternehmung bleibt auch in der Folge — „nach jedesmaliger Anordnung der Behörden" — verpflichtet, durch ihre Veranlassungen gestörte Communicationen vollkommen wieder herzustellen, das ist einen solchen Zustand herbeizuführen, dass der Verkehr auf den durch den Eisenbahnbau in Mitleidenschaft gezogenen öffentlichen Wegen, Brücken, Stegen, sich ungestört und klaglos vollziehen könne.**
2. **Als durch einen Eisenbahnbau in Mitleidenschaft gezogen, können unter Umständen auch ausserhalb des örtlichen Bereiches der Bauführung die Bahn kreuzende Communicationen erscheinen.**

Die Gemeinde Wien hat bei der politischen Begehung des Projectes der k. k. Staatsbahn-Direction Wien für die Herstellung eines dritten, eventuell vierten Geleises zwischen den Stationen Penzing und Hütteldorf-Hacking der Staatsbahnlinie Wien—Salzburg u. A. nachstehende Forderungen gestellt:

„1. In der Station Penzing ist an Stelle des bestehenden Uebergangssteges ein Personendurchlass herzustellen."

„2. Nachdem durch den Bau des dritten und vierten Geleises und die hiemit verbundene Verdichtung des Eisenbahnverkehres die Benützung der im Zuge der Diesterweggasse über die Bahngeleise führenden öffentlichen Fahrstrasse bedeutend beeinträchtigt und diese Strasse somit durch die Ausführung des vorliegenden Projectes theilweise unfahrbar gemacht wird, so ist diese Niveaukreuzung gemäss § 10, alinea c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes auf Kosten des Bahnunternehmens durch eine Strassenunterführung zu ersetzen und das diesbezügliche Project mit der Gemeinde Wien im Verhandlungswege zu vereinbaren."

„3. Nachdem durch die Herstellung zweier neuer Geleise in der Strassenfahrbahn, sowie durch die Verdichtung des Eisenbahnverkehres die Benützung der über die Bahngeleise führenden öffentlichen Fahrstrassen im Zuge der Einwanggasse und im Zuge der Ameisgasse bedeutend beeinträchtigt und somit diese Strassen durch die Ausführung des vorliegenden Projectes theilweise unfahrbar gemacht werden, so ist gemäss § 10, alinea c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes die Niveaukreuzung im Zuge der Einwanggasse durch eine Strassenunterführung und jene im Zuge der Ameisgasse durch eine Strassenüberführung auf Kosten des Bahnunternehmens zu ersetzen."

Mit Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 4. April 1899, Nr. 15.424, wurden diese Forderungen abgewiesen.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hob diese abweisliche Ministerial-Entscheidung über Beschwerde der Gemeinde Wien nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung als im Gesetze nicht begründet auf.

Entscheidungsgründe:

Die erste Forderung wurde vom Ministerium im Sinne des Commissionsgutachtens deshalb abgewiesen, weil sie gar nicht Gegenstand der commissionellen Verhandlung war, nachdem die neue Geleiseanlage als Fortsetzung der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn erst ausserhalb der Personenstation Penzing beginnt und der fragliche Weg am Anfang dieser Station situirt ist.

Die Abweisung des zweiten Begehrens der Commune erfolgte, weil „nach dem vorliegenden Projecte die Zahl der Geleise auf der in Rede stehenden Uebersetzung nicht vermehrt wird und überhaupt der alte Bestand aufrecht bleibt, so dass die Berufung der Vertreter der Commune Wien auf § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes im vorliegenden Falle nicht zutrifft."

Das ad 3 angeführte Begehren wurde abgewiesen, weil „die Frequenz an diesen Niveauübersetzungen eine geringe ist, sowie ein Bedürfniss für die Beseitigung der fraglichen Niveauübersetzungen dermalen und auch für eine absehbare Zeit nicht vorliege und auch bezüglich dieses Falles der von den Vertretern der Commune citirte § 10, alinea c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes nicht zutrifft."

Wie nun aus den Motiven der angefochtenen Entscheidung ad 2 und 3 hervorgeht, war das Eisenbahnministerium von der Rechtsanschauung geleitet, dass auf den concreten Fall die Bestimmung des § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes nicht anwendbar sei und die von der Commune Wien gestellten Petite aus dieser gesetzlichen Bestimmung nicht abgeleitet werden können.

Die Petite der Commune waren darauf gegründet, dass die Ausführung des genehmigten Projectes der

k. k. Staatsbahn-Direction Wien für die Herstellung eines dritten, eventuell vierten Geleises zwischen den Stationen Penzing und Hütteldorf eine so wesentliche Beschränkung des öffentlichen Verkehres auf dem obbezeichneten Gemeindewege zur nothwendigen Folge haben muss, dass eine Störung dieser öffentlichen Communicationen platzgreifen werde.

Nun verfügt der § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes, dass wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationsmittel ganz oder zum Theile gestört oder unfahrbar gemacht werden, die Eisenbahnunternehmung verpflichtet ist, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Aus diesem Wortlaute des Gesetzes ergibt sich zunächst, dass die Verpflichtung der Eisenbahn, gestörte Communicationen anderweitig vollkommen wieder herzustellen, nicht etwa auf den Fall der ersten Herstellung der Eisenbahn eingeschränkt ist, dass vielmehr die Eisenbahnunternehmungen auch in der Folge — „nach jedesmaliger Anordnung der Behörden“ — verpflichtet bleiben, durch ihre Veranlassungen gestörte Communicationen vollkommen wieder herzustellen; das ist einen solchen Zustand herbeizuführen, dass der Verkehr auf den durch den Eisenbahnbau in Mitleidenschaft gezogenen öffentlichen Wegen, Brücken, Stegen sich ungestört und klaglos vollziehen könne.

Dass nun durch die Herstellung eines dritten, eventuell vierten Geleises die durch den Bahnkörper occupirten obbezeichneten öffentlichen Communicationen weiteren neuen Störungen ausgesetzt werden, unterliegt wohl keinem Zweifel, und es wird auch die Möglichkeit einer solchen weiteren Störung eigentlich zugegeben, da nach den Ausführungen der Gegenschrift der Commune Wien vorbehalten bleiben soll, „in dem Falle, dass eventuelle zukünftige Aenderungen in den Bahnbetriebsverhältnissen, insbesondere eine thatsächlich eintretende wesentliche Steigerung der Verkehrsdichtigkeit auf der Bahn ein wirklich nachweisbares Bedürfniss nach Ersatzherstellungen für die in Rede stehenden Communicationen hervorbringen würden“, ihre Begehren zu wiederholen.

Mit dieser Feststellung ist aber auch die in der Entscheidung negirte Anwendbarkeit des § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausser Frage gestellt und dargethan, dass die angefochtene Entscheidung des Ministeriums auf einer unzutreffenden Rechtsanschauung beruht.

Der Umstand, dass die Bauführung, die Herstellung des dritten und vierten Geleises, welche die Begehren der Commune Wien veranlasste, nur in dem ad 3 bezeichneten Terrain sich vollziehen soll, erschien dem Gerichtshofe irrelevant, da die ad 1, 2 und 3 bezeichneten Communicationsobjecte so nahe an einander gelegen sind, dass die Consequenzen der erwähnten Herstellungen voraussichtlich auch die beiden ersterwähnten Communicationsmittel treffen können.

Es wäre sonach Sache der commissionellen Verhandlungen gewesen, auf die von der Commune Wien aus dem § 10, lit. c, leg. cit. abgeleiteten Ansprüche einzugehen und zu erheben, ob und bis zu welchem Masse der öffentliche Verkehr auf den obbezeichneten Gemeindewegen infolge der neuen Herstellungen weitere Störungen erfahren wird, und ob und inwieweit zu Zwecken der Aufrechhaltung des öffentlichen Verkehres Ersatzherstellungen erforderlich erscheinen und es ging nicht an, die Petite der Commune Wien ohne meritorische Würdigung ihrer thatsächlichen Unterlagen wegen vermeintlicher Unanwendbarkeit des § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes abzuweisen.

[Erkenntniss vom 25. Jänner 1900, Nr. 551, E.-M.-Z. 18.177 ex 1900.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie: 1. Sechskrügelgasse/Rochusgasse—Sophienbrückengasse, bezw. Rasumofskygasse bis zur Sophienbrücke; 2. Taborstrasse vom Nordwestbahnhofe durch die Nordbahnstrasse und Innstrasse bis zur Engerthstrasse; 3. Belvederegasse von der Heugasse durch die Rainergasse, Blechthurmgasse, Ziegelofengasse auf den Margarethenplatz; 4. Centralfriedhof, vom Hauptportale bis zum dritten Thore: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich der vom Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojecte für die Linien: 1. Sechskrügelgasse/Rochusgasse—Sophienbrückengasse, bezw. Rasumofskygasse bis zur Sophienbrücke; 2. Taborstrasse vom Nordwestbahnhofe durch die Nordbahnstrasse und Innstrasse bis zur Engerthstrasse; 3. Belvederegasse von der Heugasse durch die Rainergasse, Blechthurmgasse, Ziegelofengasse auf den Margarethenplatz; 4. Centralfriedhof, vom Hauptportale bis zum dritten Thore die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlungen anschliessend an dieselben die politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse für die ganzen begangenen Projecte, bezw. für einzelne Theilstrecken derselben den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.975.]

Localbahn Lochowitz — Hinter-Třeban. (Geleise- und Typenpläne.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Geleisepläne der Mittelstationen, dann Halte- und Verladestellen der projectirten Localbahn Lochowitz—Hinter-Třeban wurden zur Ausführung genehmigt. Der gleichfalls vorgelegte Typenplan für ein einfaches Wächterhaus mit separatem Nebengebäude wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde denselben im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu genehmigen. [E.-M.-Z. 19.829.]

Projectirte Localbahn von Tarnopol nach Zbaraż. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Mai die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Ladislaus Ritter von Niementowski vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Tarnopol der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Zbaraż die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Nachdem bezüglich der geänderten Lage der Station Zbaraż die Stationscommission noch nicht durchgeführt wurde, so wird die k. k. Statthalterei beauftragt, die Erörterung über diese Stationsfrage der politischen Begehung unmittelbar vorangehen zu lassen. [E.-M.-Z. 13.212.]

Elektrische Strassenbahnen in Brünn. (Varianten-projecte: Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich der von der Stadtgemeinde Brünn vorgelegten Detailprojecte mehrerer Varianten von Theilstrecken der elektrisch zu betreibenden Strassenbahnen in Brünn, nämlich: km 3·1/4 der Linie Schreibwald—Karthaus, bezw. km 1·0—1·25 der neu herzustellenden Linie Kröna — Ferdinandsgasse — Grosser Platz—Eichhorngasse, dann Anfangsstrecke der Linie Kröna—Eichhornplatz von km + 0·2 bis km — 0·346, d. i. vom neuen Schlachthause in der Fleischmarktgasse bis Kröna, die Stationscommission und politische Begehung auf den 1. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 25.137.]

Neutitscheiner Localbahn. (Bauconsensertheilung für den Einbau gemauerter Pfeiler bei der Brücke über den Oderfluss.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für den Einbau gemauerter Pfeiler bei der Brücke über den Oderfluss in km 1·13 der Bahnlinie Zauchtel—Neutitschein mit Ausschluss der ersten und letzten Inundationsöffnung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 24.603.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle im Monate Jänner.) Im Monate Jänner sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 17 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 3 Zusammenstösse auf freier Bahn (sämmtlich bei Güterzügen), 17 Zusammenstösse in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete und 3 Postbeamte getödtet, 8 Reisende und 23 Bahnbedienstete verletzt.

Preussen. (Bestellung von Locomotiven.) Von der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung sind neuerdings 165 Locomotiven in Bestellung gegeben. Davon entfallen auf den Eisenbahn-Directionsbezirk Essen (Ruhr) 20, Köln 18, Halle a. S. 17, Breslau 15, Hannover 12, Danzig 11, Bromberg 10, der Rest auf die übrigen Directionsbezirke. Nur Kattowitz, St. Johann-Saarbrücken und Stettin fallen aus. Des Weiteren sind 829 Personenwagen und 320 Gepäckswagen in Bestellung gegeben. Hievon entfällt der Haupttheil mit 131 Stück auf Berlin, es folgen Frankfurt a. M. mit 109, Köln mit 95, Essen (Ruhr) mit 83, Hannover mit 82, Elberfeld mit 70, auf Danzig entfallen 9.

— (Stellwerksschlosser zur Unterhaltung der Stellwerksanlagen.) Das kgl. preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat über die Einstellung von Stellwerksschlossern zur Unterhaltung der Stellwerksanlagen Grundsätze aufgestellt. Danach sind für Bezirke mit umfangreichen Stellwerksanlagen in der Regel besonders ausgebildete Stellwerksschlosser einzustellen, während bei Betriebsinspectionen, die wenige oder kleinere Stellwerke haben, Werkstätten- oder Privatschlosser, ausnahmsweise auch geeignete Rottenarbeiter zur Vornahme kleinerer Ausbesserungs- oder Unterhaltungsarbeiten herangezogen werden können. Im Bedarfsfalle kann die Untersuchung und Instandsetzung der Stellwerksanlagen auch durch Monteure der Signalbauanstalt erfolgen, die die Stellwerke ausgeführt hat. Der einem Stellwerksschlosser zuzutheilende Unterhaltungsbezirk ist nach Möglichkeit so zu bemessen, dass der Schlosser durch die Unterhaltung der Stellwerke voll in Anspruch genommen wird. Ist dies jedoch zum Beispiel wegen grosser Entfernung der einzelnen Stellwerke von einander nicht möglich, so ist es in manchen Fällen zweckmässiger, den Stellwerksschlosser auch mit anderen Schlosserarbeiten, zum Beispiel an Weichen, Wegschranken, Oberbaugeräthen zu beschäftigen, als wegen Mangels voller Beschäftigung in der eigentlichen Stellwerksunterhaltung auf die Einstellung eines Stellwerksschlossers zu verzichten. Das tägliche Reinigen und Schmieren der Stellwerkstheile und der Zungenvorrichtungen obliegt nicht dem Stellwerksschlosser, sondern dem Weichensteller oder dem besonders damit beauftragten Arbeiter. Mehr als 200 Hebel sind einem Stellwerksschlosser im Allgemeinen zur Unterhaltung nicht zuzuweisen. Die Stellwerksschlosser sollen in der Regel das Schlosserhandwerk erlernt haben und zu selbstständigen Arbeitsausführungen erst zugelassen werden, nachdem sie mindestens sechs Monate unter Leitung eines erfahrenen Stellwerksschlossers oder Monteurs bei der Unterhaltung oder bei Montagen von Stellwerken oder als Monteure oder Hilfsmonteure in Signalbauanstalten thätig gewesen sind, sich nüchtern und zuverlässig gezeigt und vor dem Vorstande der Betriebsinspection eine praktische Prüfung mit Erfolg abgelegt haben, in der sie gründliche Kenntnisse der Bau- und Betriebsweise von Stellwerken und die Kenntniss der allgemeinen Dienstanweisung für die Bedienung von Stellwerken, der Dienstanweisung für Weichensteller und des Signalbuches nachweisen müssen. Der Stellwerksschlosser soll in der Regel in der Nähe desjenigen Bahnhofes Wohnung nehmen, auf dem der Schwerpunkt seiner Thätigkeit liegt; es kann jedoch bei günstigen Zugsverbindungen auch die Vereinigung mehrerer Schlosser am gleichen Stationsorte aus wirthschaftlichen Gründen zweckmässig sein, da in solchem Falle nur ein Werkstattraum nothwendig ist. Die Stellwerksschlosser sind dem Bahnmeister zu unterstellen, in dessen Bezirk sie ihren Stationsort haben. Bei auswärtiger Beschäftigung sind sie in derselben Weise wie andere vorübergehend abgegebene Arbeiter dem Bahnmeister des eigentlichen Beschäftigungsortes unterstellt. Ob dem Stellwerksschlosser eine Hilfskraft — Rottenarbeiter, Weichenschlosser — beizugeben ist, ist von Fall zu Fall zu entscheiden.

— (Länge der Güterzugsgeleise.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat über die Länge der Güterzugsgeleise Folgendes bestimmt:

Für Bahnstrecken, auf denen Güterzüge von mehr als 120 Achsen nicht verkehren dürfen, ist die nutzbare Länge der Bahnhofgeleise, die zur Aufnahme ganzer Güterzüge dienen, im Allgemeinen nicht grösser als 600 m anzunehmen. Dieses Mass kann bis auf die nutzbare Länge der Militärzug-Kreuzungsgeleise — 550 m — eingeschränkt werden, wenn die längeren Güterzüge überwiegend aus Wagen mit kurzem Radstand (Kohlenwagen) bestehen oder wenn wegen starker Steigungen die Stärke der Züge auf ein entsprechend geringeres Mass als 120 Achsen festgesetzt ist. Kommen dagegen häufig Stroh-, Heu- und Holzsendungen, für die meist die grossen zweiachsigen offenen Wagen mit 6 und 6·5 m Radstand verwendet werden, in grösserer Zahl vor, so können auch bei einer Zugstärke von 120 Achsen Geleise von 600 m nutzbarer Länge für eine sichere Einfahrt der Züge leicht zu knapp werden; in solchen Fällen ist die nutzbare Länge dieser Geleise auf 650 m anzunehmen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Bayern. (Fahrpreisermässigung für Pilgerfahrten nach Rom.) Für Pilgerfahrten nach Rom bei gemeinschaftlicher Reise grösserer Gesellschaften von mindestens 30 Personen oder bei Lösung von mindestens 30 Fahrkarten zu gemeinschaftlicher Fahrt ist die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen ermächtigt, während der Jahre 1900 und 1901 auf ihren sämmtlichen Linien für die I., II. und III. Wagenclasse eine Ermässigung von 50 pCt. des gewöhnlichen Fahrpreises der einfachen Fahrt zu gewähren; hiebei ist jedoch bei Benützung von Schnellzügen der Schnellzugszuschlag neben dem auf die Hälfte ermässigten gewöhnlichen Fahrpreis unverkürzt zu entrichten; Expresszüge sind von der Benützung ausgeschlossen. Dagegen werden für diese Pilgerfahrten nach Rom Sonderzüge zu ermässigten Preisen, unabhängig von der von den Reisenden benützten Wagenclasse, schon bei einer Theilnehmerzahl von mindestens 200 Personen gewährt. Das Lösen der Fahrkarten hat von dem Führer der Pilgerfahrt gemeinsam zu geschehen und werden Fahrkarten an einzelne Pilger nicht abgegeben; die gemeinschaftliche Reise kann gemeinsam je einmal auf der Hin- und auf der Rückreise unterbrochen werden, Unterbrechung der Reise durch einzelne Theilnehmer ist jedoch ausgeschlossen; auch ist gestattet, die Rückreise über eine andere Uebergangsstation als die Hinfahrt auszuführen. Der erste Pilgerzug nach Rom ist bereits abgefertigt worden.

— (Länge der zweigeleisigen Bahnen.) Durch die am 1. Mai erfolgte Eröffnung neuer zweiter Geleise zwischen Starnberg und Tutzing, sowie zwischen Deisenhofen und Holzkirchen und die gesonderte zweigeleisige Linie für den Local- und Vorortеverkehr zwischen Pasing und Planegg, die die Forsetzung der Vorortebahn München (Centralbahnhof)-Pasing bildet, ergibt sich für die kgl. Bayerischen Staatsbahnen eine Gesammtlänge von 1920 km zweigeleisiger Bahnen, von denen jedoch eine Gruppe, und zwar das zweite Geleise Nürnberg-Schnabelwald, mit Beginn des Sommerfahrplans erst bis Rupprechtsstegen eröffnet sein wird. Der Bauaufwand für diese zweiten Geleise beläuft sich auf über Mk. 120,000.000, so dass das Kilometer durchschnittlich auf Mk. 60 000 zu stehen kommt. Mit Vollendung der Strecken Rupprechtsstegen—Schnabelwald und Schlachters—Oberreitnau werden 1911 km zweigeleisige Linien 976 km eingeleisigen Schnellzugslinien gegenüberstehen und erstere 66·2 pCt. aller Schnellzugslinien und 50·8 pCt. der bestehenden Hauptbahnen betragen.

— (Beförderungsprogramm für Eilgüter.) Von der General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen wird die Aufstellung eines neuen Beförderungsprogrammes für Eilgut beabsichtigt. In den bezüglichen Erläuterungen wird ausgeführt, wie es die fortschreitende Entwicklung des Eilgutverkehres als nothwendig erscheinen lasse, für die Bedienung dieses Verkehrszweiges einen neuen Beförderungsplan aufzustellen. Durch Ausschaltung von entbehrlichen Beförderungsgelegenheiten soll eine Entlastung verschiedener Personenzüge herbeigeführt, eine Ersparniss an Wagen erzielt und durch Schaffung directer Eilgutcourse das häufige Umladen auf den Knotenpunkten und besonders auch auf Grenzstationen vermindert und damit zugleich eine Be-

schleunigung der Transporte erreicht werden. Für den Fernverkehr ist die Schaffung von zwei günstig gelegenen Beförderungsgelegenheiten nach jeder Verkehrsrichtung und für jeden Tag in Aussicht genommen und sollen directe Eilgutcourse von Passau nach dem Rhein und zurück, zwischen Tirol über Kufstein und Nord- und Westdeutschland, ab und nach Simbach, Salzburg einerseits und Stuttgart, Karlsruhe, Saarbrücken, Strassburg und Avricourt andererseits geschaffen werden. Bei besonders gelagerten Verhältnissen würden weitere Course vorgesehen werden. Bei Verminderung der zur Zeit bestehenden Beförderungsgelegenheiten wird auf die Interessen der Geschäftswelt volle Rücksicht genommen, und es sollen nur solche Course entfallen, die auf ihrem Wege mit anderen Coursen zusammenfallen oder den Bestimmungsort zur Nachtzeit, also zu einer für die Zustellung des Gutes nicht in Frage kommende Stunde, erreichen. Für die Bedienung des Naheverkehres, der erfahrungsgemäss lebhafter ist, sind drei Beförderungsgelegenheiten nach und von jeder Richtung und für jeden Tag in Aussicht genommen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Neue Satzungen für die Arbeiterpensionscasse.) Nachdem an Stelle des Gesetzes, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung vom Jahre 1889, nunmehr das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899 getreten ist, hat nach der „Z. d. V. D. E.-V." die Bayer. Staatseisenbahn-Verwaltung dementsprechend für ihre Arbeiterpensionscasse neue, vom 1. Jänner an giltige Satzungen verfassen und an sämmtliche Dienstesstellen hinausgeben lassen. Nach den Eingangsbestimmungen zu diesen Satzungen zerfällt die Arbeiterpensionscasse in die beiden Abtheilungen A und B, von denen erstere zur Gewährung von Invaliden- und Altersrenten bestimmt ist, während letztere eine weitergehende Fürsorge durch Gewährung von Zusatzrenten, Witwen-, Waisen- und Sterbegeldern trifft; gleichzeitig ist hiebei ausgeschieden, welcherlei Einnahmsquellen jeder der beiden Abtheilungen von ihren Mitgliedern zuzufliessen haben, bezw. welche Zuschüsse seitens der Staatsbahn-Verwaltung geleistet werden. Die besonderen Bestimmungen für die Abtheilung A handeln in 29 Paragraphen unter Anderem von: Verpflichtung zum Beitritt, freiwilliger Versicherung, Beginn und Beendigung der Mitgliedschaft, Beitragsleistung, Eintheilung in Lohnclassen, Höhe und Erhebung der Beiträge, Gemeinlast und Sonderlast, Verwendung des Sondervermögens zu Wohlfahrtseinrichtungen, Voraussetzungen des Anspruches auf Renten, Berechnung und Beginn derselben, Uebernahme eines Heilverfahrens, Aufnahme in ein Invalidenhaus, Abfinden von Ausländern, Erlöschen und Wiederaufleben der Anwartschaften, Entziehen der Invalidenrenten und Ruhen derselben, Verhältniss zu anderen Ansprüchen, Unpfändbarkeit der Ansprüche, Feststellung und Auszahlung der Renten, Berufung auf schiedsgerichtliche Entscheidung, Umgangnahme von Rückforderungen, Wiederaufnahme des Verfahrens, Verfahren vor dem schiedsgericht, Zustellungen u. s. w. Die besonderen Bestimmungen für die Abtheilung B verbreiten sich ausserdem noch über: Beginn und Beendigung der Mitgliedschaft, das Eintrittsgeld und die Beitragsrückvergütung, Ueberführung von Mitgliedern der Abtheilung B in den statusmässigen Dienst, militärische Dienstleistungen, Wiederaufnahme ausgeschiedener Mitglieder, laufende Beiträge der Mitglieder und der Staatseisenbahn-Verwaltung, Anspruch auf Zusatzrente, Entziehung, Wiedergewährung, Berechnung, Beginn und Ende derselben, Anspruch auf Witwengeld, sowie dessen Berechnung, Anspruch auf Waisengeld, sowie dessen Berechnung, Festsetzung, Beginn und Ende des Witwen- und Waisengeldes, Ruhen des Anspruches hierauf, Abfindungen, Höhe und Zahlung des Sterbegeldes, Berufungseinlegung gegen Bescheide der Cassenvorstandschaft, Prüfung der Vermögenslage der Abtheilung und dergl. Die für beide Cassenabtheilungen gemeinsamen Bestimmungen erstrecken sich endlich noch auf: Verwaltung der Casse, Zusammensetzung, Wahl, Befugnisse und Pflichten des Vorstandes, Versammlungen des Cassenvorstandes, Zusammensetzung der Generalversammlung und Wahl der Vertreter, Verhandlungen und Befugnisse der Generalversammlung, Cassen- und Buchführung, Rechnungsstellung, Anlegung des Cassenvermögens, Aufsicht über die Casse, Schliessung und Auflösung derselben, sowie die Abänderung der Satzungen. Die beiden Anlagen zu den neuen Satzungen bestehen endlich in einer Tafel zur Ermittlung des Betrages der Beitragsrückvergütung an ausscheidende Mitglieder und einer Stufentafel der Jahresbeträge der Zusatzrente und des Witwengeldes.

Württemberg. (Sitzung des Beirathes der Verkehrsanstalten.) Am 24. Februar tagte in Stuttgart der Beirath der Württembergischen Verkehrsanstalten. Den einzigen Gegenstand der Tagesordnung bildete der Entwurf des Eisenbahn-Fahrplanes für den Sommerdienst 1900. Den von der General-Direction bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, gestellten zahlreichen Anträgen, die in der Hauptsache früher schon hier mitgetheilt worden sind, wurde fast ausnahmslos zugestimmt. Nach Erschöpfung der Tagesordnung wurde der Eisenbahn-Verwaltung von mehreren Seiten gedankt für die wesentlichen Verbesserungen, welche der Sommerfahrplan, besonders für den internationalen Verkehr bringe. Einem Mitglied gegenüber, welches die damalige Einbeziehung der Stadt Heilbronn in die internationalen Verbindungen als nicht genügend bezeichnete, wurde von der Vertretung der Eisenbahn-Verwaltung erwidert, dass die darauf gerichteten Bestrebungen der Stadt Heilbronn voll gewürdigt werden, dass aber die namentlich bemängelte fehlende Schnellzugsverbindung Mannheim—Heilbronn über Jagstfeld im Anschlusse an den D-Zug 110 Köln—Mannheim sich erst nach Beseitigung von zur Zeit noch bestehenden betriebstechnischen Hindernissen auf der badischen Strecke Heidelberg—Neckarelz werde ermöglichen lassen.

— (Wagenbeleuchtung auf den Staatsbahnen.) Zur Wagenbeleuchtung auf den Württembergischen Staatsbahnen gelangt seit Anfang des Monates März anstatt des bisherigen Oelgases ein Gemisch aus drei Theilen Oelgas und einem Theil Acetylen, sogenanntes Mischgas, zur Verwendung, das in dem auf dem Bahnhof Cannstatt neu erstellten Werk erzeugt wird.

— (Verwendung von Motorwagen bei den Württembergischen Staatsbahnen.) Vom 1. Mai an sind nach einer Bekanntgabe im „Württ. Staatsanzeiger" zur Ausführung der daselbst bezeichneten Localzüge im Dienste: zwei Benzin-Motorwagen zwei Dampfwagen, ein Accumulatorenwagen, ferner sechs zweiachsige kleine Tenderlocomotiven.

Die Benzin-Motorwagen sollen verwendet werden auf den Strecken Riedlingen—Herbertingen—Sigmaringen, Herbertingen—Saulgau—Altshausen; ein Dampfwagen und eine kleine Tenderlocomotive auf den Strecken Tübingen—Metzingen, Reutlingen—Pfullingen, Tübingen—Rottenburg, Tübingen—Mössingen; ein Dampfwagen und eine kleine Tenderlocomotive auf den Strecken Ulm—Ehingen, Ulm—Erbach und Ulm—Langenau; der Accumulatorenwagen und eine kleine Tenderlocomotive auf der Strecke Friedrichshafen—Ravensburg; eine der kleinen Tenderlocomotiven im Localdienst der Güterbahn Kornwestheim-Untertürkheim und Ludwigsburg-Stuttgart.

— (Familienwohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten.) Die nach dem Gesetze vom 19. Jänner 1869 in Stuttgart erbauten 200 Familienwohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten nebst der damit verbundenen Badeanstalt an der Bahnhofstrasse haben im Jahre 1898 folgendes Ergebniss geliefert: Der Bauaufwand für die Gebäude betrug Mk. 1,227.366, während die Einnahmen Mk. 50.180 erbrachten, darunter Miethzinse Mk. 46.466. Die Einnahmen aus der Badeanstalt betrugen Mk. 2251, die Ausgaben Mk. 21.877. Durch den Reinertrag von Mk. 28.302 wurde das Anlagecapital zu 2·306 pCt. verzinst.

Die nach dem Gesetze vom 9. Juni 1891 erbauten Familienwohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten auf der Prag bei Stuttgart — bis Ende 1898 33 Gebäude — verursachten einen Bauaufwand von Mk. 2,216.002. Die Einnahmen an Miethzinsen betrugen Mk. 63.825, die Ausgaben Mk. 12.443, so dass sich ein Ueberschuss von Mk. 51.382 ergab, durch welchen das Anlagecapital zu 2·32 pCt. verzinst wurde.

Frankreich. (Beschränkung der Wahlfähigkeit in den Verwaltungsrath von Eisenbahnen höherer Ordnung.) Der Legislative wurde in jüngster Zeit ein Gesetzentwurf unterbreitet, welchem zufolge

1. ausser den seit ihrer Geburt das Staatsbürgerrecht besitzenden Franzosen nur jene naturalisirten Ausländer in die Verwaltungsrathsgremien von Eisenbahnen höherer Ordnung (Chemins de fer d'interêt général) gewählt werden können, welche seit mindestens zehn Jahren das Staatsbürgerrecht besitzen;
2. Mitglieder der Legislative während der Dauer ihrer Function überhaupt nicht und selbst nach Zurücklegung ihres Mandates erst nach Ablauf von vier Jahren in den Verwaltungsrath vorbenannter Eisenbahnen wählbar sind.

— (Strasseneisenbahnnetz in Verwaltung der Direction der Französischen Staatsbahnen.) Das „Journal Officiel" verlautbart ein Rescript des Präsidenten der Republik, welchem zufolge die Verwaltung des gesammten Strasseneisenbahn- (Kleinbahn-) Netzes der Tramways de la Vendée der Direction der Staatsbahnen und infolgedessen, mit

Ausschluss der Ingerenz der Departemental- und Communalbehörden, in anderen als rein polizeilichen Angelegenheiten direct dem Minister für öffentliche Arbeiten unterstellt wird.

— (Ministerialerlass, die Verbesserung der an den Locomotiven angebrachten sogenannten „Schienenräumer" [chasse-pierres] betreffend.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat in einem Circularrescripte die Directionen sämmtlicher Eisenbahnen aufgefordert, eine zweckentsprechende Verbesserung der an der Stirnseite der Locomotive über den Schienensträngen angebrachten Schienenräumer je früher in Vorschlag zu bringen, um Entgleisungen zu verhindern, die bei Ueberfahren von Weidevieh dadurch herbeigeführt werden, da das gegenwärtig angewendete System dieser Schutzvorrichtung es nicht verhindert, dass der Körper der Thiere unter die Maschine und die Räder der Waggons gelangt.

— (Ergänzungsbauten im Bereiche der Linien der Hauptbahnen im Jahre 1900.) Dem von der Legislative sanctionirten Gesetze zufolge, kraft dessen für die im Laufe des Jahres 1900 im Bereiche der Linien der Hauptbahnen auszuführenden Ergänzungsbauten ein Gesammtkostenaufwand von Frcs. 77,000.000 genehmigt wird, entfallen auf die

	Francs
Nordbahn	13,000.000
Westbahn	14,000.000
Ostbahn	8,500.000
Paris-Lyon-Méditerranée	22,000.000
Südbahn	6,500.000
Paris-Orléans	13,000.000
Summe	77,000.000

Die Linie Paris—Orléans betreffend, waren ursprünglich zu deren Gunsten nur Frcs. 11,000.000 beantragt, doch wurden diese um Frcs. 2,000.000 erhöht, welche Summe speciell für Verbesserung und Vermehrung der Sicherheitsapparate und insbesondere für Einführung des Blocksystems auf den Theilstrecken Nantes—Tours und Nantes—Saint-Nazaire zu verwenden ist.

— (Ergänzung des Betriebsnetzes der Compagnie de l'Ouest [Westbahn] durch Ausbau der Linie Courcelles—Champ-de-Mars.) Die Direction der Französischen Westbahn hat ihr Pariser Betriebsnetz durch den Bau der Linie Courcelles—Champ-de-Mars (Ausstellungsplatz) in vortheilhafter Weise ergänzt. Der Bau dieser auch für die Zukunft vom commerciellen Standpunkte aus wichtigen Ergänzungslinie wurde im Interesse der Ausstellung mit bedeutendem Kostenaufwande beschleunigt und noch vor deren Eröffnung dem Verkehre übergeben.

— (Einführung von Imperialwagen für den Sommerverkehr auf Localstrecken der Compagnie de l'Ouest [Westbahn].) Die Direction der Französischen Westbahn hat für den Localverkehr während der Sommermonate vorläufig auf ihrer Linie Nantes—Poissy Wagen mit Imperialsitzen, welche durch ein Flugdach und Seitenplachen gegen Sonnenschein und Niederschläge geschützt sind, eingeführt. Zur Ermöglichung des Verkehres dieser Wagen mussten die die Strecke übersetzenden Brückenobjecte gehoben werden.

— (Automobil-Strassenbahnwagen mit comprimirter Luft der Compagnie Générale des Omnibus in Paris.) Die Direction der Compagnie Générale des Omnibus ist im Begriffe, eine Anzahl von Wagen mit mechanischem Betriebe (comprimirter Luft) im Bereiche der westlichen, am rechten Seineufer gelegenen Stadtbezirke, und zwar auf den derzeit mit Pferden betriebenen Tramwaylinien Auteuil—Madeleine (nächst der Place Vendôme) und Passy—Hôtel de Ville (Stadthaus, im östlichen Centrum von Paris), beide mit Berührung des Ausstellungsplatzes, in Verkehr zu setzen. Der Verkehr dieser Wagen wird vorläufig auf die vorbenannten Strecken beschränkt, da bisher nur in deren Bereich eine Anzahl von Ladestationen (zur Füllung der Wagenmaschine mit comprimirter Luft [bouches de prise d'air]) errichtet wurde.

— (Drehscheibe für die Beförderung von Personen am Pariser Ausstellungsplatze.) Unter den Verkehrsmitteln im Bereiche des Pariser-Ausstellungsrayons verdient die Plattform roulante, von welcher ein Modell bereits am Ausstellungsplatze von Chicago im Betriebe war (vergl. Vrds.-Bl. Nr. 42 ex 1900) einige Beachtung. Diese von Ständern getragene, daher den Verkehr am Ausstellungsplatze in keiner Weise behindernde, auf Wellen sich vorwärtsbewegende Plattform umspannt den Austellungsplatz in einem Umfange von 3400 m und ist an ihrer Peripherie vom Champ de Mars, von der Avenue la Motte-Pirquet, der Esplanade des Invalides und dem Quai d'Orsay begrenzt. Sie bewegt sich, eine nahezu kreisförmige Trasse verfolgend, ohne Aufenthalt während der ganzen Dauer ihres täglichen Betriebes. Als Ausgangspunkt einer Rundfahrt, z. B. das westlich gelegene Einganstor am Quai d'Orsay angenommen, wird auf der nach Osten gerichteten Fahrt zuerst die Esplanade des Invalides etc. berührt und endet dieselbe nach Umkreisung des Ausstellungsplatzes wieder am Quai d'Orsay. Die unterste, durch breite vom Niveau des Terrains ausgehende Stiegen zu erreichende Plattform ist gleich einer Galerie stabil; von dieser übersteigt man auf die mit einer Geschwindigkeit von 4 km verkehrende zweite Plattform und von dieser auf die dritte, welche 8 km per Stunde zurücklegt. Zur Erleichterung des Umsteigens, insbesondere noch in diesem Verkehre ungeübter Personen, sind an der inneren Peripherie der sich bewegenden Plattformen horizontal gestellte Stangen als Anhaltspunkte angebracht. Um vom äussersten am schnellsten rotirenden Ringe auf den stabilen zu gelangen, muss man den mittleren passiren. Die auf gezahnten Wellen ruhenden beiden fahrenden Plattformen, ein Caroussel (Ringelspiel) im Grossen, deren Fassungsraum auf 14.000 Personen bemessen ist, werden durch elektrische Kraft bewegt, welche, von einer Central-Stromerzeugungsstation ausgehend, die jeden Moment auch einstellbare Rotation der Wellen bewirkt.

— (Längenzuwachs und Einnahmen der Localbahnen im Laufe des Jahres 1899.) Das „Journal Officiel" verlautbart den statistischen Ausweis über die Entwicklung des französischen Localbahnnetzes (mit Ausnahme von Strasseneisenbahnen im Bereiche von Städten etc.) im Jahre 1899. Am 1. Jänner 1900 hatte das gesammte Localbahnnetz eine Länge von 37.923 km, gegenüber von 37.570 km am 1. Jänner 1899. Die Zunahme betrug somit 353 km, von welchen nur 43 km durch die Interessenten der Departements, 310 km aber als integrirende Linien der Hauptbahnen erbaut und dem von den Gesellschaften geführten Betriebe übergeben wurden, und zwar 178 km der Gesellschaft Paris-Orleans, 57 km jener von Paris-Lyon-Méditerranée, 57 km der Südbahn, 43 km des Staatsbahnnetzes und 25 km der Nordbahn.

— (Gesammtlänge und Einnahmen der Eisenbahnen ohne Unterschied des Ranges mit Ende 1899.) Das „Journal Officiel" verlautbart den statistischen Ausweis über das Ausmass der Länge des Gesammteisenbahnnetzes (mit Ausschluss von Strasseneisenbahnen im Bereiche von Städten etc.) Dieses betrug am 1. Jänner 1900 37,923 km gegenüber von 37.570 km am 1. Jäuner 1899, der Zuwachs somit nur 353 km, und zwar ausschliesslich Localbahnlinien. Die Gesammteinnahmen der voran präcisirten Eisenbahnen ergaben in Francs:

1.	Hauptbahnen (gesellschaftliches Eigenthum)	Frcs. 1.348,899.000
2.	Staatsbahnnetz	„ 44,553.000
3.	Localeisenbahnnetz	„ 9,542.000
4.	nicht als öffentliche Bahnen concessionirte Privatbahnen, als: Gewerks-, Landwirthschafts-, Fabriksbahnen etc.	„ 1,699.000
	Summe	Frcs. 1.406,603.000

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 20. November 1899 mit 18 Passagieren und 1941 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welchen 200 Tonnen nach Venedig und 105 Tonnen nach anderen Häfen des Auslandes bestimmt waren, nach 21tägiger Fahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 127.200 kg Ricinussamen (hievon 75.600 kg für Venedig und 51.600 kg für Odessa), 6000 kg Samen (für Odessa), 299.375 kg Mirabellen (hievon 30.400 kg für Odessa), 2600 kg Thee (für Batum), 38.850 kg Baumwolle, 680.050 kg Leinsamen, 266.000 kg Eisen, 10.150 kg Gummi; aus Karachi 32.005 kg Baumwolle (für Venedig), 19.647 kg Häute (hievon 9750 kg für Venedig), 1990 kg Thee (für Batum); aus dem Persischen Golf 25.375 kg Datteln; aus Aden 9090 kg Perlmutter (hievon 3000 kg für Venedig), 80.000 kg Eisen (für Venedig), 10.800 kg Häute (hievon 9000 kg für New-York und 1800 kg für Salonich), 12.180 kg Kaffee, 1520 kg Weihrauch, 1520 kg Gummi und aus Port Said 260.310 kg

Datteln, 2850 kg Indigo, 6020 kg Häute, 6000 kg Insectenpulver, 37.580 kg Kaffee, 800 kg Därme und 3542 kg Cigarren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug ö. W. fl. 420.672.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wettrennfahrten nach der Freudenau.) Anlässlich der Sommer-Pferderennen werden am 24., 26., 27., 29., 31. Mai, 3., 4., 7., 9., 10. und 12. Juni von 1 Uhr bis 2½ Uhr Nachmittags nach Bedarf Localschiffe ab Ferdinandsbrücke mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sophienbrücke nach der Freudenau verkehren; ebenso nach Schluss der Rennen von der Freudenau nach den Stationen Sophienbrücke, Weissgärber und Ferdinandsbrücke. Der Fahrpreis per Person und Tour beträgt 60 Heller. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben.

Ungarische Levante-Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 1. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Ministerialrathes Hugo Kilényi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Levante-Seeschiffahrts-Actiengesellschaft (vergl. Generalversammlungsbericht per 1898, Vrdgs.-Bl. Nr. 60 ex 1899) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im zweiten Betriebsjahre 1899 zur Verlesung. Dieser weist auf die Schwierigkeiten hin, mit welchen die Gesellschaft in dem abgelaufenen Geschäftsjahre zu kämpfen hatte. Trotz dieser ungünstigen Verhältnisse konnte der ungarische Export einen erfreulichen Aufschwung aufweisen. Nach den Levantinischen Häfen wurden an Gütern aller Art, darunter Spiritus, Zucker, Drahtstiften u. s. w., um 3742 Metercentner mehr als im Vorjahre verfrachtet. Ausser den regulären Vertragsfahrten haben die Dampfer der Gesellschaft verschiedene westliche Häfen des Mittelmeeres und des nördlichen Continents aufgesucht. Nach Cette, Marseille, Antwerpen und Rotterdam wurden um 124.000 Metercentner Holz mehr als im Vorjahre verfrachtet. Die Dampfer der Gesellschaft haben im abgelaufenen Betriebsjahre 51 Fahrten mit 121.897 Seemeilen absolvirt. Der Gesammtverkehr beziffert sich auf 127.234 Tonnen; hievon entfallen auf die via Donauhäfen exportirten Güter 44.271 Tonnen, auf die Importgüter dieser Relation 5108 Tonnen, sowie auf den Verkehr in den anderen Routen 77.855 Tonnen. Der Bericht constatirt ferner, dass sich nach Zuweisung des Betrages von fl. 67.665 an den statutenmässigen Werthverminderungsfonds (welcher sich nunmehr auf fl. 130.726 erhöht) und Dotirung des Assecuranz-Reservefonds mit fl. 13.533 (der nunmehr fl. 26.145 ausweist), sowie nach verschiedenen anderen Abschreibungen, zuzüglich des vom Vorjahre vorgetragenen Gewinnsaldos von fl. 4633 ein Reingewinn von fl. 46.571 ergibt. Bezüglich dessen Verwendung beschloss die Generalversammlung, dass nach statutenmässiger Dotirung des Reservefonds fl. 40.000, das ist fl. 5 (5 pCt.) per Actie zur Einlösung des Coupons Nr. 2 verwendet und fl. 4076 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Vorsitzende beantragte in ausführlich motivirtem Vortrage, dass auch der Verkehr mit dem westlichen Auslande in das Programm der Geschäftsthätigkeit der Gesellschaft aufgenommen werde, um den Schiffspark zur Ausnützung sich ergebender günstiger Conjuncturen vorläufig probeweise auch in dieser Relation ausnützen zu können, eventuell diesen im Falle entsprechender Erfolge auch successive zu vermehren und die Betriebssphäre der Unternehmung durch Einleitung regelmässiger Schiffscourse auch nach Westen zu erweitern. Schliesslich wurde der Nachweis geliefert, dass die Direction allen jenen Bedingungen vollauf entsprach, welche in dem mit der kgl. ungar. Regierung abgeschlossenen Vertrage vereinbart wurden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der von der Direction gestellten Anträge wurde dieser und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium für deren Gestion im Jahre 1899 ertheilt, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Impresa-Fiume-Venezia. (Stapellauf des Dampfers „Hegedus Sándor".) Das auf Rechnung der „Impresa-Fiume-Venezia" behufs rascherer Entwicklung des Personenverkehres zwischen Fiume und Venedig gebaute neue Dampfschiff, das in Stettin vom Stapel gelassen wurde, ist auf den Namen des Handelsministers „Hegedüs Sándor" getauft worden. Der neue Dampfer, der in Bezug auf Eleganz und Bequemlichkeit allen modernen Anforderungen entspricht, wird anfangs Juli dem Verkehre übergeben.

Südamerika. (Projectirter Durchstich der Landenge von Panama von dem Darien-Golf aus.) Wie die „Times" berichten, traf kürzlich der Kriegsdampfer „Scorpion" der Flotte der Vereinigten Staaten in der Bucht „Darien" des Caraïbischen Meeres ein, an dessen Bord sich eine gemischte Commission von Experten der Vereinigten Staaten und Columbiens befand, welche die Frage des Durchstiches des Isthmus statt von Panama, von dem Darien-Golf aus zu studiren hat. Der Bau des an dieser Stelle des Isthmus nur 60 Kilometer langen interoceanischen Canals würde dem Kostenvoranschlage zufolge wesentlich wohlfeiler sein als jener des ursprünglich projectirten Panamacanals (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19, 29, 49 ex 1900), da die Conformation des Terrains eine wesentlich günstigere ist. Diese Trasse würde auch den Vortheil bieten, dass die neue Wasserstrasse an ihren beiden Enden in vorzügliche Rheden, und zwar östlich in jene der Bucht von Caledonia, des Darien-Golfes, und westlich in jene von San-José des Stillen Oceans ausmünden würde.

Verschiedene Mittheilungen.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 25. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Victorin Steiger und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Dr. Max Freiherrn v. Buschman die diesjährige (33.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn statt. Bei derselben waren 21 Actionäre erschienen, welche 3000 Actien mit 111 Stimmen im eigenen und Vollmachtsnamen vertraten. Der Verwaltungsbericht constatirt das pünktliche Eingehen und die bestimmungsgemässe Verwendung der von den beiden Staatsverwaltungen für die Ueberlassung des Betriebes der gesellschaftlichen Linien zufliessenden Rentenbeträge. Der gesellschaftliche Reservefonds B hat sich von fl. 38.593 auf fl. 35.125 ermässigt. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt. An Stelle des verstorbenen Verwaltungsrathsmitgliedes Wilhelm v. Glaser wurde Hofrath Dr. Wilhelm Ritter v. Catharin in den Verwaltungsrath entsendet. [E.-M.-Z. 23.005.]

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation. (Generalversammlung.) Am 25. April fand in Wien unter dem Präsidium des Vorsitzenden des Verwaltungsausschusses der Liquidatoren Hugo Nool und im Beisein des Ministerialsecretärs Alfred Ressig als Regierungsvertreter die diesjährige (20.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation statt. Bei derselben waren neun Actionäre erschienen, welche 9925 Actien mit 1985 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht hebt hervor, dass ab 5. December 1899 als vierte Hinauszahlungsrate fl. 30 per Certificat gegen Abstempelung den Actionären ausgefolgt wurden. Pendant seien insbesondere noch die die Steuerjahre 1898 und 1899 betreffenden Steuerfragen, bezüglich welcher seitens der Gesellschaft Recurse eingebracht worden seien. Zur Begleichung noch schwebender Verbindlichkeiten und sodann zur Hinauszahlung des sich ergebenden Restes an die Certificatbesitzer verbleiben nach dem Ausweise des Specialfondsconto noch fl. 153.646. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss. Ferner beschloss dieselbe, dem Verwaltungsausschusse fl. 2000 = K 4000 als Entschädigung für seine Mühewaltung zuzuwenden. Neuwahlen in den Verwaltungsausschuss, insbesondere an Stelle des verstorbenen Mitgliedes v. Haber, wurden nicht für erforderlich erachtet. [E.-M.-Z. 21.267.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXVIII. Stückes.) Das am 23. Mai herausgegebene LXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4901: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 21. Mai 1900, Z. 19.782, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Tirol nach der italienischen Provinz Verona.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes.) Das am 25. Mai herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4902: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 21. Mai 1900, Z. 7907, betreffend die Aufhebung der Sperre des politischen Bezirkes Gottschee gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung einer Anhangspost des Localgütertarifes, betreffend Rohpetroleum.

Ab 15. Juli 1900 findet der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt C, unter Post Nr. 13 (Seite 380) des Anhanges für Oele, mineralische, von Kolomea Bahnhof transit nach Peczenižyn-Szczepanowski enthaltene ermässigte Frachtsatz von 16 Hellern per 100 kg ausschliesslich nur auf Sendungen von Rohpetroleum Anwendung.

Wien, am 26. Mai 1900. [539]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten im Verkehre mit Stationen der kgl. Preuss. Staatsbahnen.

Anlässlich der Pfingstfeiertage wird die Giltigkeitsdauer der im Verkehre mit Stationen der kgl. Preuss. Staatsbahnen am 31. Mai 1900 und den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten von tarifmässig kürzerer Dauer bis einschliesslich 11. Juni 1900 verlängert.

Wien, am 24. Mai 1900. [540]

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr.

Anwendung von Frachtsätzen des Tarifes vom 1. Juni 1900 für den Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Güterverkehr hinsichtlich des Verkehres mit Stationen österreichischer Eisenbahn-Verwaltungen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1900 finden die im vorstehend bezeichneten Tarife für den Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze rücksichtlich Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen Bodenbach, Moldau, Reichenberg, Tetschen und Weipert andererseits gleichmässige Anwendung auch im Verkehre mit den nachstehend namhaft gemachten österreichischen Stationen, und zwar:

a) mit Bodenbach, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
b) mit Moldau, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
c) mit Reichenberg, Station der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn;
d) mit Tetschen, Station der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, bezw. der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, und
e) mit Weipert, Station der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Hiedurch werden die Frachtsätze für Bodenbach und Tetschen, enthalten im Ausnahmetarife vom 1. December 1894 für die Beförderung verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit andererseits, aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 21. Mai 1900. [541]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch-Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr.
Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personenverkehr.

Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen, bezw.
Einführung directer Gepäckstaxen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 49 vom 1. Mai 1900 für den 1. Juni 1900 publicirte Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckstaxen, bezw. Einführung directer Gepäckstaxen in den obbezeichneten Verkehren tritt erst mit 1. Juli 1900 in Wirksamkeit.

Wien, am 24. Mai 1900. [542]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen auf dem Bodensee in Wirksamkeit.

Mit dem gleichen Tage wird der gleichnamige Tarif vom 1. August 1890 sammt allen Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Innsbruck, am 15. Mai 1900. [543]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Expresszüge Paris—Karlsbad B.E.B.

Einführung eines Tarifes über Zuschlagsgebühren der Schlafwagen-Gesellschaft.

Am 15. Juni 1900 gelangt ein Tarif der für die Paris—Karlsbader Expresszüge zur Erhebung kommenden Zuschlagsgebühren der Schlafwagen-Gesellschaft zur Einführung, welcher seinerzeit bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich zu erhalten sein wird.

Prag, am 24. Mai 1900. [544]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Oesterreichisch - Deutsch - Belgischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 15. October 1898 giltigen Personentarife, Theil II, Heft A.

Mit 1. Juni 1900 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, Heft A, des angeführten Verbandes zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 Krone per Stück erhältlich.

Wien, am 26. Mai 1900. [545]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899.

Am 1. Juli 1900 tritt zum obengenannten Tarifhefte der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze des Classentarifes und neue, theilweise erhöhte und theilweise ermässigte Frachtsätze einzelner Ausnahmetarife.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. August 1900, soweit nicht andere Termine vorgesehen sind.

Exemplare des Nachtrages können kostenlos bei den Endverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 25. Mai 1900. [546]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Betriebseröffnung der Localbahn Mutenitz-Gaya.

Am 2. Juni 1900 wird die im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehende Localbahn Mutenitz-Gaya, welche von der Station Mutenitz der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding abzweigt und über Dubnian, Swatoboritz nach Gaya führt, dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Das Nähere ist aus der affichirten Kundmachung und dem Fahrplanplacate zu ersehen.

Mit der Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Localbahn Mutenitz-Gaya wird zwischen Göding und Mutenitz auf der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ein neues Paar gemischter Züge Nr. 4116 (Abfahrt von Göding um 5 U. 55 M. Nachm., Ankunft in Mutenitz um 6 U. 20 M. Abds.) und Nr. 4129 (Abfahrt von Mutenitz um 6 U. 40 M. Abds., Ankunft in Göding um 7 U. 5 M. Abds.) eingeführt und das Fahrplanplacat letzterer Localbahn neu aufgelegt.

Wien, im Mai 1900. [547]

Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Directe Frachtsätze für den Verkehr mit Petöháza-gyár.

Im Verkehre mit Petöháza-gyar, welche Haltestelle der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn auf den Eil- und Frachtgutverkehr der im Schienenanschlusse stehenden Petöházaer Zuckerfabrik beschränkt ist, gelangen in Ermangelung directer Verbandsfrachtsätze die für die Station Eszterháza bestehenden directen Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 26. Mai 1900. [548]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer Personenverkehr über Kufstein und den Brenner.

Einführung neuer directer Fahrpreise.

Ab 15. Juni 1900 gelangen directe Fahrkarten für nachstehende Stationsverbindungen zur Einführung:

Bad-Gastein—Berlin A.-B.,
„ —Dresden H.B.
„ —Hamburg-Altona,
„ —Leipzig B.B.

Die Fahrkarten gelangen über die beiden Wege:

Salzburg
—Rosenheim—München—Regensburg—Hof
oder Wörgl

zur Ausgabe.

Wien, am 25. Mai 1900. [549]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. (Aenderung der Artikelbezeichnung.) Mit Giltigkeit vom 10./23. Mai a./n. St. 1900 wird der Artikel „Garne aller Art, mit einer Beimischung von Seide, bezw. Wolle“ in die Gruppe 88 der Waarennomenclatur einbezogen. Der bezügliche Artikel tarifirt bei Aufgabe in beliebigen Mengen nach der I. Normalclasse. Der Artikel „Vigogne-Garn“ wird aus der bezeichneten Waarengruppe eliminirt.

Rheinisch - Westphälisch - Südwestdeutscher Verband. (Neue Tarifnachträge.) Am 15. Mai 1900 traten Nachträge zum Tarif-Theil II zu den Heften 1, 2, 3, 4 und 5 der Abtheilungen A (Baden), B (Elsass-Lothringen), C (Pfalz), D (Main-Neckar-Bahn), E (Württemberg), sowie zu den Heften der Abtheilungen F (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft) und G (Basel) in Kraft. Die Nachträge enthalten ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife:

1. Aenderung von Stationsnamen;

2. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Mannheim Industriehafen der Badischen Staatsbahn, Deutsch-Oth (Hochöfen) und Deutsch-Oth (Villerupt) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Mörlheim der Pfälzischen Eisenbahnen, Gerabronn, Langenburg und Müuster a. Neckar der Württembergischen Staatsbahn;

3. anderweitige, theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Lenningen, Unna-Königsborn, Welver und Wickede-Asseln des Directionsbezirkes Essen, Mülhausen Nord der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Züttlingen der Württembergischen Staatsbahn;

4. Frachtsätze der Stückgutclassen für die nur dem Wagenladungsverkehre eröffneten Stationen zur Berechnung der Stückgutfracht bei gemischten Ladungen;

5. Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 8 a (Giesserei-Roheisen), 9 (Eisen und Stahl), 9 b (Eisenbahnschienen), 9 S (Schiffsbaueisen), 18 a (Blei in Blöcken), 19 (Schwefelkies) und des Seehafen-Ausnahmetarifes E, sowie die neu aufgenommenen Ausnahmetarife 5 (Wegebaumaterialien) im Verkehre mit den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Seehafen-Ausnahmetarif E 2 (Eisen und Stahl u. s. w. zur überseeischen Ausfuhr nach Ost-Asien) von St. Ingbert nach Emden, Leer, Norden und Papenburg;

6. a) Druckfehlerberichtigungen, durch welche um je 1 km erhöhte Entfernungen für die Stationsverbindungen Piesberg-Deutsch-Oth und Büderich-Wixhausen eingeführt werden und der Frachtsatz der allgemeinen Stückgutclasse Wald-Basel von 4·68 auf Mk. 4·86 erhöht wird;

b) Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 a (Giesserei-Roheisen) für Stieringen-Wendel im Verkehre mit Leer und Norden.

Die unter 6 erwähnten Massnahmen treten erst am 1. Juli 1900 in Kraft.

Die Nachträge können durch die Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Auskunft ertheilt die kgl. Eisenbahn-Direction Köln.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1508	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Gips (wasserhaltiger, schwefelsaurer Kalk), und zwar: natürlicher gebrannter, auch roh gemahlener	Nordhausen (K. E.-D. Casel)	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf Wien (K.F.N.B.) Floridsdorf Wien (Oe.N.W.B.) Floridsdorf-Jedlesee Kornenburg Stockerau Wien (St.E.G.) Stadlau Wien I (K.E.B.) oder umgekehrt	Giltig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 10.000 kg	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Tarif-Theil II, Heft 1 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandes vom 1. April 1900	Pfennige 157 167				
			Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 27	Oderberg	Ziegenhals oder umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Oesterr. Grenzverkehr, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1900	36	35	1			
1509	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Flussand der Pos. E—18 der Güterclassification	Borohradek	Zwittau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Anhang zum Localgütertarif	32 Heller	28 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1510	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schleifholz der Pos. H—19 (7) der Güterclassification	Potič a. d. Sazawa — Patzau	Bubenč	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	49 Heller		Im Kartirungswege		
										42 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1511	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Bord-, Pflaster- und Sammsteine	Schärding	Allach	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif - Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Es besteht kein directer Frachtsatz	0·54 Mark		Im Kartirungswege		
1512	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Aetzkalilauge	Lieben Oe.N.W.B.	Asch B.St.B.	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 3 B, vom 15. October 1897 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) 188 / ad b) 173		Im Kartirungswege		
					Asch Stadt					190 / 177				
				Lieben St.E.G.	Asch B.St.B.					186 / 171				
					Asch Stadt					188 / 175				
			Gebrauchte Eisenfässer unter 8 Hektoliter Gehalt	Asch B.St.B.	Lieben Oe.N.W.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900			143				
					Lieben St.E.G.					138				
				Asch Stadt	Lieben Oe.N.W.B.					147				
					Lieben St.E.G.					142				
1513	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Chabówka-Zakopane	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification	Nenmarkt i. G. (Nowy Targ)	Chabówka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif		Heller 37	Heller 31	Heller 6	Im Kartirungswege		
				Lasek						31	26	5		
				Raba wyżna						16	14	2		
1514	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Petroleum, roh, in Fässern oder Cisternenwagen	Biecz, Borysław, Drohobycz, Gorlice, Itzkany trs., Iwonicz, Jasło, Jedlicze, Kolomea, Krechowice, Krosno, Lubienice, Marcinkowice, Nadwórna, Nowosielce-Gniewosz, Olszanica, Posada-Chyrowska, Rymanów, Skole, Skolyczyn, Stanislau, Ustrzyki, Wola-Luzańska, Zagórz, Zagórzany	Borysław, Drohobycz, Grieboka, Gorlice, Grybów, Itzkany, Iwonicz, Jasło, Kolomea, Krechowice, Krosno, Lemberg Podzamcze, Marcinkowice, Nendance, Posada - Chyrowska, Przemysl, Stanislau, Stróże, Ustrzyki, Wola-Luzańska, Zagórzany, Żnczka		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wageu	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden	Frachtsätze der Classe C	Verschieden	Im Kartirungswege			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1515	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Blau- und Grünöl	Gorlice	Gryböw	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1900	Localtarif	Heller 33 65 46 59 26	Heller 25 43 34 40 20	Heller 8 22 12 19 6	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen unter der Adresse einer Mineralschmierölfabrik in Gryböw zur Aufgabe gelangen
				Iwonicz										
				Jaslo										
				Krosno										
				Zagorzany										
1516	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Wien St.E.G. loco Wien St.E.G. transit Wien K.F.N.B. loco Wien K.F.N.B. transit Wien Donaunferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit Floridsdorf	a) Hütteldorf-Hacking transit, b) Nussdorf transit	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonificirenden Transportsmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahn-Stationen in Galizien nach einer österreichischen oder ungarischen Raffinerie-Station innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt C; bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	Verschieden	Heller a) b) 20 18 12 10 20 18 12 10 13 8 23 19	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Hütteldorf-Hacking, Nussdorf	den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oest. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, angeführten Stationen									
				Hütteldorf-Hacking, Nussdorf	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, genannten Linien									
				bei einer Entfernung von Kilometer				Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1		Frachtsätze der Classe C		Im Rückvergütungswege		
				1 bis 10						Verschieden		Heller 10		
				11 „ 20								11		
				21 „ 30								14		
				31 „ 40								17		
				41 „ 50								21		
				51 „ 100								25		
				101 „ 150								28		
				151 „ 200								30		
				201 „ 300								32		
				301 „ 400								34		
				401 „ 500								29		
				501 „ 600								25		
				601 „ 700								20		
				über 701								16		
													Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis Ende März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist. Gleichzeitig sind die Original-Frachtbriefe über den Rohpetroleumbezug aus Galizien vorzulegen		

Fortlaufende Nummer	1517	1518	1519
Die Publication erfolgt — von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt — und im Namen der		betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer	Cement der Pos. C–6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, genannten Bahnlinien	Podgórze-Bonarka	Mähr.-Ostrau
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Floridsdorf und Wien St.E.G.	Reichenberg	Wien Nordbahnhof transito (mit der Bestimmung zur Ausfuhr aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete)
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer unter der Bedingung, dass mindestens 60 Stück Petroleum- oder sonstige Mineralölfässer per Frachtbrief und Wagen aufgeliefert und durch die Arbeitskräfte der Partei ein- und ausgeladen werden. Gelangen weniger als 60 Stück Fässer zur Aufgabe, so ist die Frachtberechnung unter Zugrundelegung des Rechnungsgewichtes für 60 Fässer, welches für Holzfässer mit 2160 kg und für eiserne Fässer mit 3000 kg per Frachtbrief und Wagen festgesetzt wird, nur im Falle der ausdrücklichen Vorschrift dieser Art der Frachtberechnung in den Frachtbriefen durch den Absender zulässig	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen der Sendungen obliegt den Aufgebern	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Einhaltung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarif, Theil II, Heft 1 (Abschnitt A)	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1895	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Bestebt kein directer Frachtsatz	87 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die Frachtsätze der Classe C	136 Heller	63 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		24 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1901 zu bewirken ist		Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	1520	1521
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der und im	3		
für Artikel	4	Petroleum, raffinirt, Petroleumnapbta (Robbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl un Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Steine der Pos. 8—55 a der Güterclassification im Tarif-Theile I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Floridsdorf und Wien (Nordbahnhof)	Jogsdorf / Bautsch / Jogsdorf / Bautsch
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn rücksichtlich der Strecken dieses Netzes	Oderberg / Mähr.-Ostrau
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen tarifmässigen Bestimmungen; Nachweisung eines von den Absendern der in Spalte 4 angeführten Artikel während der Giltigkeitsdauer dieses Frachtzugeständnisses bezogenen, die Verfrachtung ab Floridsdorf, bezw. Wien (Nordbahnhof) um 11 Percent übersteigenden Quantums von Rohpetroleum aus Galizien nach Floridsdorf, bezw. Wien (Nordbahnhof)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Verwendung der Sendungen bei solchen Nordbahn-Bauherstellungen, für welche in den Bauverträgen die Gewährung dieser Frachtbegünstigungen ausdrücklich vorgesehen ist
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	vom 1. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Frachtsätze der Classe C des Localgütertarifes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	16 Heller / 23 Heller / 14 Heller / 20 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate für den Versandt ab Floridsdorf, bezw. Wien (Nordbahnhof), sowie auf dieselbe Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums nach Floridsdorf, bezw. Wien (Nordbahnhof). Die Vorlage der bezeichneten Frachtdocumente hat spätestens bis Ende März 1901 zu erfolgen	Gegen Vorlage der auf die bauführende Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden Frachtbriefe, welche seitens der den Bau leitenden oder beaufsichtigenden Nordbahnorgane die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei Bauherstellungen der nebenbezeichneten Art verwendet wurden. Diese Frachtbriefe werden nicht wieder zurückgestellt. Die Refactie-Rechnung ist spätestens zwei Monate nach Vollendung der Bauarbeiten einzureichen.
Besondere Bemerkungen	14		Die nebenstehend bezeichneten Frachtermässigungen können durch die bauführende Firma nur dann in Anspruch genommen werden, wenn von derselben sofort nach Erstehung der Bauarbeiten über diese Inanspruchnahme Anzeige an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erstattet wird

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1522	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisen, roh	Vajda-Hunyad	Leoben Store Ternitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	237 227 201 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		Die Nachlässe beziehen sich auf die Theilstrecken Vajda-Hunyad—Brück a/L., bezw. Vajda-Hunyad—Szlszek
1523	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Asbestgespinnste (Asbestgarne, Asbestseile und dergl.), sowie Talcumseife	V ö e k l a b r u c k	Budapest-Kelenföld Budapest-deli vasut (S.B.) Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-Józsefváros Budapest-Angyalföld Budapest-Lipotváros Budapest-nyugoti p. u. Ó-Buda-Filatorigát	a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1900	L o c a l t a r i f e	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 575 b) 413 c) 402 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
97	Nr. 31 vom 17. März 1900	1107	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Oele, mineralische der Pos. 0—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sloboda rungurska Grube	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező) Landesgrenze bei Beszkid Landesgrenze bei Lupków (Vidrány) Orló transit und Zwardón	Die Rubrik 14 „Besondere Bemerkungen“ wird ergänzt wie folgt: „Die Beförderung der in Sloboda rungurska Grube zur Aufgabe gelangenden Sendungen hat in den der Partei gehörenden Cisternenwagen zu erfolgen. Die Füllung und Abschlanchung der Cisternenwagen haben die Parteien zu besorgen“	

Druck [illegible] Wallnerstrasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. **Wien, 31. Mai 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 13. Mai 1900,*) betreffend die Errichtung einer Unfallverhütungscommission.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Jänner 1899 die Errichtung einer Unfallverhütungscommission im Handelsministerium, sowie das nachstehende Statut für dieselbe allergnädigst zu genehmigen geruht.

Statut der Unfallverhütungscommission.

§ 1.

Die Unfallverhütungscommission ist das berathende und begutachtende fachtechnische Organ der Regierung in allen Angelegenheiten, welche auf den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter in den gewerblichen, sowie in denjenigen anderen Betrieben Bezug haben, die laut der Gesetze, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, rücksichtlich der daselbst beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten der Versicherungspflicht unterliegen.

Insbesondere gehört zum Wirkungskreise der Unfallverhütungscommission die Erstattung von Gutachten zum Zwecke der Erlassung von allgemeinen oder für einzelne Betriebskategorien aufzustellenden besonderen Vorschriften über Vorkehrungen und Einrichtungen, welche zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter in den Betriebsstätten, an den Werksvorrichtungen, Maschinen und Werksgeräthschaften zu treffen und zu beobachten sind.

§ 2.

Die Unfallverhütungscommission besteht aus dem Central-Gewerbeinspector und aus mindestens 16 und höchstens 20 ordentlichen Mitgliedern. Die letzteren werden auf die Dauer von drei Jahren ernannt und sind den nachstehenden Kreisen zu entnehmen:

a) industrielle Technik,
b) Hygiene,
c) Vertreter der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten,
d) Unternehmer und Versicherte der gewerblichen, sowie der sonstigen unfallversicherungspflichtigen Betriebe.

§ 3.

Die Unfallverhütungscommission untersteht dem Handelsminister. Derselbe ernennt die ordentlichen Mitglieder, und zwar die unter a) bezeichneten, insofern es sich hiebei um Personen des Lehrstandes handelt, im Einvernehmen mit dem Minister für Cultus und Unterricht, die sonstigen unter a) fallenden, dann die unter b), c) und d) bezeichneten im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, und sofern es sich um einen Vertreter der Eisenbahnen handelt, im Einvernehmen mit dem Eisenbahnminister, beziehungsweise sofern es sich um Vertreter der land- und forstwirthschaftlichen Betriebe handelt, im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister.

Die ordentlichen Mitglieder können nach Ablauf ihrer Functionsdauer wieder ernannt werden.

*) Enthalten in dem am 23. Mai 1900 ausgegebenen XXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 86.

§ 4.

Zum Zwecke der Vertretung verhinderter ordentlicher Mitglieder bei den Sitzungen der Unfallverhütungscommission ernennt der Handelsminister unter Beachtung der im § 3 für die Ernennung ordentlicher Mitglieder enthaltenen Bestimmungen auf die Dauer von drei Jahren 10 Ersatzmänner.

Dieselben müssen ihren ordentlichen Wohnsitz in Wien haben.

§ 5.

Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, beim Ausscheiden eines ordentlichen Mitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer, sowie in dem Falle, als einem solchen Mitgliede die fernere Ausübung seiner Function durch Krankheit oder durch sonstige in der Person desselben eingetretene Hinderungsgründe unmöglich gemacht oder erheblich erschwert würde, entweder an Stelle desselben einen Ersatzmann einzuberufen oder unter Beobachtung der im § 3 enthaltenen Bestimmungen mit einer Neuernennung vorzugehen.

Es bleibt dem Handelsminister ferner vorbehalten, ordentliche Mitglieder oder deren Ersatzmänner, welche ohne begründete Entschuldigung in mehreren auf einander folgenden Sitzungen der Unfallverhütungscommission oder eines Fachcomité nicht erscheinen, unter sinngemässer Beachtung der in den §§ 3 und 4 enthaltenen Bestimmungen ihrer Functionen zu entheben.

§ 6.

Die Unfallverhütungscommission wählt aus der Mitte ihrer ordentlichen Mitglieder den Vorsitzenden und dessen Stellvertreter für die Dauer der Functionsperiode.

Der Vorsitzende und dessen Stellvertreter müssen ihren ordentlichen Wohnsitz in Wien haben.

§ 7.

Die Unfallverhütungscommission versammelt sich über Einladung des Handelsministers nach Bedarf.

Dieselbe ist im Allgemeinen verpflichtet, ihr fachmännisches Gutachten über die ihr vom Handelsminister vorgelegten, in den Bereich ihrer Wirksamkeit (§ 1) fallenden Fragen abzugeben.

Der Unfallverhütungscommission steht das Recht zu, Vorschläge über Angelegenheiten, welche im Bereiche ihrer Wirksamkeit liegen, aus eigener Initiative zu erstatten.

§ 8.

Die Unfallverhütungscommission ist berechtigt, zum Zwecke der Vorberathung einzelner Verhandlungsgegenstände Fachcomités zu bilden.

Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, über Antrag der Unfallverhütungscommission ebensowohl den Comitésitzungen als auch den Commissionssitzungen von Fall zu Fall Specialfachmänner als Experten mit berathender Stimme beizuziehen.

§ 9.

Die Verhandlungen der Unfallverhütungscommission und ihrer Fachcomités finden in nicht öffentlichen Sitzungen und nach einer von der Unfallverhütungscommission in Uebereinstimmung mit den in diesem Statute enthaltenen Grundsätzen zu erlassenden Geschäftsordnung statt, welche der Genehmigung des Handelsministers unterliegt.

§ 10.

Die Unfallverhütungscommission ist beschlussfähig, wenn mit Einschluss des Vorsitzenden oder dessen Stellvertreters wenigstens zwölf ordentliche Mitglieder, beziehungsweise deren Ersatzmänner anwesend sind.

Die Commission fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit der in der Sitzung anwesenden stimmberechtigten Mitglieder. Zu diesen gehört nebst den anwesenden ordentlichen Mitgliedern und den eingeladenen Ersatzmännern auch der Central-Gewerbeinspector.

Der Vorsitzende hat in jedem Falle mitzustimmen, und gibt seine Stimme bei gleichgetheilten Stimmen den Ausschlag.

§ 11.

Dem Handelsministerium, dem Ministerium des Innern, dem Ministerium für Cultus und Unterricht, dem Finanzministerium, dem Eisenbahnministerium und dem Ackerbauministerium bleibt es vorbehalten, zu jeder Sitzung der Unfallverhütungscommission oder eines Fachcomité, von deren Stattfinden die genannten Ministerien unter Angabe der Tagesordnung zu verständigen sind, Vertreter mit berathender Stimme zu entsenden.

§ 12.

Die Kanzleigeschäfte der Unfallverhütungscommission besorgt das Central-Gewerbeinspectorat, welches auch für die Beistellung eines Protokollführers in den Sitzungen der Commission und der Fachcomités Vorsorge zu treffen hat.

§ 13.

Die Protokolle der Unfallverhütungscommission und der Fachcomités, welche vom Vorsitzenden und dem Schriftführer zu fertigen sind, gelangen im Wege des Central-Gewerbeinspectorates an das Handelsministerium.

§ 14.

Die ordentlichen Mitglieder (§ 2) haben das Recht, während ihrer Functionsdauer den Titel „Mitglied der Unfallverhütungscommission im k. k. Handelsministerium“ zu führen.

§ 15.

Die Function der ordentlichen Mitglieder (§ 2) und deren Ersatzmänner (§ 4) ist ein Ehrenamt, mit welchem eine Entlohnung nicht verbunden ist. Es können jedoch den als Experten berufenen Fachmännern für grössere fachmännische Arbeiten von Fall zu Fall Remunerationen bewilligt werden. Ordentlichen Mitgliedern der Commission gebührt die Vergütung für die mit der Besorgung besonderer Arbeiten verbundenen baren Auslagen.

Die nicht in Wien wohnenden ordentlichen Mitglieder und Experten haben Anspruch auf Diäten im Betrage täglicher 16 K und auf Vergütung der effectiven Reiseauslagen. Sind solche Mitglieder und Experten Staatsbeamte oder Personen des Heeres, der Kriegsmarine oder der Landwehr, so richtet sich ihr Anspruch auf Diäten und Vergütung der Reiseauslagen nach den bestehenden Gebührenvorschriften.

Ausserdem haben die in Wien wohnenden, dem Arbeiterstande angehörigen ordentlichen Mitglieder, Ersatzmänner und Experten Anspruch auf eine Entschädigung für Verdienstentgang im Betrage täglicher 10 K.

Call m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 21. April 1900, *) betreffend die Ermächtigung des k. k. Hauptzollamtes II. Classe in Saaz zur zollfreien Behandlung von voraus und nachgesendeten Reiseeffecten.

Das k. k. Hauptzollamt II. Classe in Saaz wird zur zollfreien Behandlung von voraus und nachgesendeten Reiseeffecten nach Massgabe des Artikels IX, Z. 1, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Böhm m. p.

---

*) Enthalten in dem am 19. Mai 1900 ausgegebenen XXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 83.

Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.

Die Bestimmung des Hofdecretes vom 14. März 1806, J.-G.-S. Nr. 758, wonach Staatsbeamte ihrer Amtshandlungen wegen bei den Civilgerichten niemals belangt werden können, wurde durch die Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, nicht aufgehoben; es finden daher die Bestimmungen der §§ 46 und 47 des erstbezogenen Gesetzes auf die Staatsbeamten keine Anwendung.

(Beschluss des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien vom 23. Jänner 1900, R. I. $\frac{12/1900}{6}$; Bestätigung des Beschlusses des k. k. Landesgerichtes in Wien vom 21. December 1899, Cg. I. $\frac{467/1899}{5}$.)

Eduard W., gewesener Reservebremser der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, erlitt am 8. December 1896 im Dienste einen Betriebsunfall, welcher dessen dauernde Erwerbsunfähigkeit zur Folge hatte. Seitens der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen wurde demselben vom 5. Jänner 1897 an eine Unfallentschädigungsrente in der Höhe von 75 pCt. seines Jahresarbeitsverdienstes zuerkannt.

Eduard W. klagte nun auf Grund der §§ 46 und 47 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, den k. k. Staatsbahn-Director J. K. auf Zahlung eines Schmerzensgeldes per fl. 10.000, des Verdienstentganges von fl. 199·08 und einer der Differenz zwischen seinem letzten thatsächlichen Jahresarbeitsverdienste und der ihm zuerkannten Unfallentschädigungsrente gleichkommenden Jahresrente von fl. 171·67 vom 5. Jänner 1897 an gerechnet, indem er behauptete, dass der ihm zugestossene Unfall auf ein Verschulden der k. k. Staatsbahn-Direction in W., bezw. des Beklagten als deren verantwortlichen Leiters zurückzuführen sei.

Der von dem Beklagten erhobenen Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges wurde seitens des Gerichtes stattgegeben und in Anwendung des § 42 J.-N. ausgesprochen, dass die anhängig gemachte Rechtssache der Entscheidung durch die ordentlichen Gerichte entzogen, das angerufene Landesgericht Wien zur Entscheidung unzuständig sei und das eingeleitete Verfahren als nichtig aufgehoben werde.

Begründung:

Der von Eduard W. mit der Klage vom 19. October 1899 geltend gemachte Anspruch stellt sich dar als ein Schadenersatzanspruch, welcher gegen die Person des Beklagten in dessen Eigenschaft als Staatsbahn-Director erhoben und damit begründet wird, dass der dem Kläger am 8. December 1896 zugestossene Unfall auf ein Verschulden der k. k. Staatsbahn-Direction in W., bezw. des Beklagten als deren verantwortlichen Leiters zurückzuführen sei.

Der § 42 J.-N. bestimmt nun, dass für den Fall, als eine anhängig gewordene Rechtssache den ordentlichen Gerichten entzogen ist, das angerufene Gericht in jeder Lage des Verfahrens seine Unzuständigkeit und die Nichtigkeit des vorangegangenen Verfahrens durch Beschluss auszusprechen habe.

Der Beklagte hat bei der am 31. October 1899 abgehaltenen ersten Tagsatzung die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges erhoben und dieselbe unter Berufung auf das Hofdecret vom 14. März 1806, J. G.-S. Nr. 758, begründet.

Dieses Hofdecret enthält die Bestimmung, dass „Staatsbeamte ihrer Amtshandlungen wegen bei dem Civilgerichte niemals belangt werden können“. Dass der Beklagte Staatsbeamter ist, geht aus dem von seinem Vertreter bei der mündlichen Verhandlung vorgelegten Anstellungsdecrete und aus § 14 des mit der Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, erlassenen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung hervor.

Was nun den Ausdruck „Amtshandlung“ anbelangt, so enthält allerdings obiges Hofdecret keine Bestimmung über den Umfang der in diesen Begriff einzubeziehenden Thätigkeiten, es ist aber auch keine Einschränkung dieser Thätigkeiten nach irgend einer Richtung darin enthalten.

Es findet insbesondere die Auffassung des klägerischen Vertreters, dass unter „Amtshandlungen“ nur „Regierungshandlungen“ zu verstehen seien, in dem Wortlaute des obigen Hofdecretes keinerlei Bestätigung.

Wenn auch zugegeben werden muss, dass die Bestimmung dieses Hofdecretes infolge des Gesetzes vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 112, bezüglich der richterlichen Beamten nicht mehr Anwendung zu finden hat, und dass durch das Gesetz vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, welches durch das Gesetz vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, auch auf die gesammten Betriebe der Eisenbahnen ausgedehnt worden ist, specielle Bestimmungen über die Haftung dritter Personen für Unfälle (§§ 46 und 47 des erstbezogenen Gesetzes) getroffen worden sind, so ist doch nicht der Schluss gerechtfertigt, dass obiges Hofdecret durch die genannten Gesetze auch bezüglich der nichtrichterlichen Staatsbeamten ausser Kraft gesetzt worden sei.

Da nach dem Gesagten bezüglich des mit der vorliegenden Klage geltend gemachten Anspruches gegen den Beklagten in dessen Eigenschaft als nichtrichterlichen Staatsbeamten der ordentliche Rechtsweg ausgeschlossen ist, die Entscheidung in der anhängig gemachten Rechtssache den ordentlichen Gerichten entzogen ist, war einerseits der erhobenen Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges stattzugeben, andererseits in Anwendung der Bestimmung des § 42 J.-N. die absolute Unzuständigkeit des Landesgerichtes in Wien und die Nichtigkeit des eingeleiteten Verfahrens auszusprechen.

Dieser Beschluss des k. k. Landesgerichtes in Wien wurde vom k. k. Oberlandesgerichte in Wien aus den Gründen der ersten Instanz vollinhaltlich bestätigt.

Vom genannten Oberlandesgerichte wurde nur noch hervorgehoben, dass im Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, lediglich der Grundsatz ausgesprochen wird, dass auf die Eisenbahnbediensteten, wenn ihnen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes zusteht, das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes, keine Anwendung findet. Hieraus ergibt sich, dass die Vorschriften der §§ 46 und 47 l. c. in dem bisherigen Umfange aufrecht bleiben, nicht aber auch, dass diese Vorschriften auf die Staatsbeamten auszudehnen sind. Ferner kann aus dem Wortlaute des § 47 des Unfallversicherungsgesetzes, dass „die Haftung der Repräsentanten des Betriebsunternehmens sich nach den bestehenden Vorschriften bestimmt“, nicht gefolgert werden, dass dadurch das oftcitirte Hofdecret vom 14. März 1806 aufgehoben erscheint.

[E.-M.-Z. 1868 und 6831 ex 1900.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Lambach-Haag. (Eisenconstructionen: Aenderung der Nivelletten in km 6·4/8 und 7·1/3.) Die von der Bauunternehmung E. Gross & Comp. vorgelegten Detailpläne für die Eisenconstructionen der Objecte von 5 m Lichtweite in km 6·5/6 und 7·2/3, sowie des schiefen Objectes in km 11·4/5, ferner die angesuchten Aenderungen der Nivellette in km 6·4/8 und 7·1/3 der Localbahn Lamhach-Haag wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 19.145.]

Elektrische Strassenbahn von Toblach nach Ampezzo. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des von Alfred Fürsten Wrede in Wien vorgelegten Detailprojectes für eine elektrische Strassenhahn von der Südbahnstation Toblach nach Ampezzo die Trassenrevision und hei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung die Stationscommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 6. Juni anheraumt. [E.-M.-Z. 25.270.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Aufnahmsgebäude in der Haltestelle Barzdorf.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Aussig-Teplitzer Eisenhahn vorgelegten und vom fachlichen Standpunkte entsprechend befundenen Projectes für das Aufnahmsgehäude in der Haltestelle Barzdorf der Localbahn Teplitz-Reichenberg den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenhahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 25.243.]

Localbahn Friedland-Hermsdorf. (Locomotivremise in der Grenzstation Hermsdorf.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Bauabtheilung H. Bachstein in Friedland vorgelegten und vom fachlichen Standpunkte entsprechend befundenen Projectes, betreffend die Errichtung einer Locomotivremise in der Grenzstation Hermsdorf der Localhahn Friedland-Hermsdorf, den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenhahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 25.271.]

Localbahn Krakau - Kocmyrzów. (Schleppgeleise zur städtischen Gasanstalt in Krakau: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemherg hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung Jakoh Judkiewicz in Krakau vorgelegten Detailprojectes für ein von der Localbahn Krakau-Kocmyrzów nächst der Station Grzegorski ahzweigendes Schleppgeleise zur städtischen Gasanstalt in Krakau die Trassenrevision und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 8. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 25.444.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 7. Mai 1900, Z. 13.752, dem Grafen Johann Pejacsevich und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der hestehenden Normen für eine:

a) von der Station O-Becse der Bács-Bodrogher Comitats-Localbahnen des Staatsbetriebes abzweigende, diese in der Donau-Trajectstation Gombas-Bagojevacs mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villany der kgl. Ungar. Staatshahnen verbindende,
b) von der Station O-Becse ahzweigende, über Csurgó bis Elemér (Comitat Bács-Bodrogh) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ungarisches Verkehrswesen. (Ministerialerlass, die Hehung der Sicherheit des Zugsverkehres betreffend.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat einen Erlass ergehen lassen, welcher die Abfahrtstermine der in einer und derselhen Richtung einander nachfolgenden Züge im Interesse der Verkehrssicherheit präcisirt. Aus diesem Anlasse wurden unter genauer Berücksichtigung der Verkehrseinrichtungen und Leistungsfähigkeit der hetreffenden Strecken, diese in drei Kategorien eingetheilt. I. Zur ersten Kategorie zählen jene Hauptstrecken, welche mit dem Blocksystem versehen sind, und für welche die all-

gemeinen, speciell auf dieses bezüglichen Vorschriften gelten. II. In die zweite Kategorie rangirt die Mehrzahl der Localbahnen und einige Linien zweiten Ranges, auf welchen die Züge einander nur in Stationsentfernung folgen dürfen, und zwar derart, dass der nachfolgende Zug die Abfahrtstation erst dann verlassen darf, bis der vorhergehende Zug in die vorgelegene Station eingefahren ist. III. In die dritte Kategorie gehört die Mehrzahl der Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, welche nicht den Rang von Hauptbahnen einnehmen, sowie auch mehrere von deren Direction betriebene bedeutendere Localbahnen. Bei diesen erfolgt unter normalen Verhältnissen die Abfahrt nach den in den Fahrordnungen fahrplanmässig vorgeschriebenen Zeitabschnitten; bei ungünstigem Wetter jedoch, als Nebel, Schneegestöber, heftigen Stürmen, dürfen die einander folgenden Züge auch auf diesen Linien wie bei II nur auf Stationsentfernung abgelassen werden.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Ernennungen und Auszeichnungen.) Se. Majestät hat über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers zufolge Allerhöchsten Rescriptes die mit Titel und Charakter von Ministerialräthen bekleideten Sectionsräthe Konrad Reviczky, Aurelius Czekélins und Josef Szterényi zu wirklichen Ministerialräthen; den mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Ministerialsecretär Gustav Kálmán, ferner den mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Technischen Rath Alexander Hurtig, beide zu wirklichen Sectionsräthen zu ernennen; ferner den Sectionsräthen Coloman Fest, Ludwig Menczer und Dr. Andreas Sárkány Titel und Charakter von Ministerialräthen und dem Technischen Rathe Andreas Berczik den Titel und Charakter eines Sectionsrathes taxfrei zu verleihen geruht.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Alexander Országh die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Anwesenheit von 70 Actionären, welche 703 Stimmen repräsentirten, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Jahre 1899 zur Verlesung. Dieser constatirt, dass die im abgelaufenen Jahre durchgeführten finanziellen Massnahmen ein vollkommen befriedigendes Resultat ergeben haben. Die Reservefonds der Anstalt haben eine Höhe von K 33,488.965·52 erreicht. In Anbetracht des ausgedehnten Verkehres wurde die Administration entsprechend organisirt. Die Betriebsergebnisse des Jahres 1899 weisen eine Besserung auf, was um so erfreulicher ist, als in der zweiten Hälfte des Jahres 1899 eine allgemeine geschäftliche Depression eingetreten ist und die localen Verkehrsunternehmungen sich nur schwer der Wirkung derselben entziehen können. Der Rechnungsabschluss pro 1899 weist Einnahmen von K 9,143.628·50 und Ausgaben von K 4,906.542·58 aus, so dass ein Ueberschuss von K 4,237.085·92 resultirt. Das effective Vermögen der Gesellschaft beträgt laut Bilanz (ohne Bahnlinien) . . . . . K 67,326.997·16
Betriebswerth der Bahninvestition auf Grund einer 4½percent. Capitalisirung gerechnet K 51,700.000·—

zusammen . K 119,026.997·16

Hievon ab:

Nominalwerth der im Portefeuille befindlichen 95.312 Stück Actien	K 19,062.400·—	
Cautionen und Effectendepots .	„ 108.322·56	
Creditoren (Vorträge, Cautionen etc.)	„ 4,954.824·60	
Gewinn (abzüglich des Gewinnvortrages)	„ 3,407.470·—	„ 27.533.017·16

bleibt Nettovermögen . K 91,493.980·—

Unter den im Portefeuille erliegenden Werthen befinden sich an fremden Titres Pfandbriefe, Obligationen und Staatspapiere K 7,011.342·24; Eisenbahnactien: Actien der Budapester Localbahnen K 6,017.381, 18 000 Stück Actien der Untergrundbahn, 15.600 Stück Actien der Budapest—Neupest—Rákos-Palotaer elektrischen Eisenbahn, 8152 Stück Vorortetramway-Actien im Gesammtwerthe von K 7,861.335, ferner 95.312 Stück eigene Actien im Nominalwerthe von K 19,062.400, Directionsdepot etc. K 82.000, in Summe K 40,034.458. Ueber Interpellation einiger Actionäre sieht sich der gesellschaftliche Generaldirector Heinrich Jellinek veranlasst, die Resultate der bisherigen Actienemissionen ziffermässig zu beleuchten. Emittirt wurden ausser den 20.000 ursprünglichen Actien

im Jahre 1895	20.000 Stück	à fl. 205	= fl.	4,100.000
„ „ 1896	10.000 „	à „ 205	= „	2,050.000
„ „ 1897	10.000 „	à „ 250	= „	2,500.000
„ „ 1898	16.000 „	à „ 330	= „	5,280.000
zusammen	56.000 Stück			

zum Durchschnittscourse von fl. 248·75 = fl. 13,930.000. Dieser Cours entspricht bei einer Dividende von fl. 15 einer 6·03percentigen Verzinsung. Verwerthet wurden freihändig in den Jahren 1897—1899 31.077 Stück zum Durchschnittscourse von fl. 370⁷/₈, wofür fl. 11,526.275 eingeflossen sind; der letztere Cours entspricht bei derselben Dividende einer Verzinsung von 4·05 pCt., während beide Course eine Durchschnittsverzinsung von 5·32 pCt. ergeben. Was speciell das Jahr 1899 betrifft, wurden im Ganzen 8818 Stück verwerthet mit einem Gesammtergebniss von Gulden 3,183.702, was einem Durchschnittscourse von fl. 361 entspricht. Von diesen Actien sind 1018 Stück vinculirt und gelangen überhaupt nicht auf den Markt. Diese Verwerthung hat die Interessen der Actionäre und der Gesellschaft gleichmässig gefördert, denn wenn, wie ein Interpellant proponirte, 31.000 Stück den Actionären zum Durchschnittscourse von fl. 248 überlassen worden wären, dann wären um 4 Millionen Gulden weniger eingeflossen und würde der innere Werth sämmtlicher verausgabten Actien sich per Stück um K 80 vermindern, was zweifelsohne auch im Course zum Ausdrucke gelangen würde. Einer weiteren Interpellation eines Actionärs gegenüber, welcher die Einlösung der 1899er Coupons in der Höhe von K 32 per Actie und K 22 per Genussschein beantragte, erwiderte der Director, dass bei Feststellung der Dividende die Direction die grösste Vorsicht walten lassen und dieselbe derart fixiren müsse, dass grössere Schwankungen vermieden werden. Es muss bei Feststellung der Dividende auch die allgemeine Finanzlage berücksichtigt werden und wäre beispielsweise zur Zeit von Krisen oder Depressionen eine Erhöhung der Dividende nicht richtig. Seit dem Bestande der Gesellschaft, d. i. seit 1867, wurde bis 1894, also während 28 Jahren, eine Durchschnittsdividende von 13·5 pCt. bezahlt. Seit 1895, also seit Einführung des elektrischen Betriebes bis 1899 beträgt die durchschnittliche Dividende 14·4 pCt. Im Jahre 1894 erheischte die Dividende einen Betrag von fl. 234.000, hingegen für das Jahr 1899 den Betrag von K 3,143.000. Die Direction beantragt demnach, den im Mai 1900 fälligen Coupon der Actie mit K 30, jenen der Genussscheine mit K 20 einzulösen. Der Bemerkung eines Actionärs gegenüber, dass die von der Direction der Strasseneisenbahnen betriebenen Budapester Vicinalbahnen keinen Ertrag geliefert haben, führt Redner aus, dass das 1899er Erträgniss jenes des Vorjahres voll erreicht habe und dass überdies der Gesellschaft aus den Vicinalbahnen durch den bedeutenden Anschlussverkehr grosse Vortheile erwachsen. Schliesslich beantragt die Direction eine neuerliche Dotirung des Hilfs- und Pensionsfonds für das Personal mit zusammen K 220.000, wodurch diese Fonds die Höhe von K 1,000.000 erreichen. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung sämmtlicher Anträge der Direction wurde dieser und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in diese beide Körperschaften erfolgten, welche die Wiederwahl sämmtlicher bisheriger Functionäre ergab.

Budapester Localbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. April 1900 fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Heinrich Jellinek die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Localbahn-Actiengesellschaft (Linien Budapest—Szt. Endré, Budapest—Czinkota und Budapest—Soroksár—Haraszti—Ráczkeve [im Betriebe der Strasseneisenbahn-Gesellschaft]) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1899 zur Verlesung, welchem zufolge im abgelaufenen Jahre 45.602 Züge verkehrten, welche zusammen 649.267 km durchliefen. Die Einnahmen aus dem Personen- und Frachtenverkehre betrugen K 823.174·44, die diversen Einnahmen K 96.520·57, zusammen K 919.695·01, den K 697.067·10 Ausgaben gegenüberstehen. Der Reingewinn beträgt inclusive des Gewinnvortrages vom Jahre 1898 K 261.678·29, und beantragt die Direction, hievon K 221.328·— zur Bezahlung einer Dividende von K 6 per Actie zu verwenden und den verbleibenden Gewinnrest von K 40,350·29 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Präsident theilt mit, dass der Bau der Linie Czinkota—Kercpes bereits in Angriff genommen wurde und dass diese neue Linie bereits im Juli 1900 dem Verkehre übergeben werden dürfte. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die erforderlichen Wahlen.

Ungarische Eisenbahn-Verkehrs-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. April 1900 fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Adolf Urbán die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Eisenbahn-Verkehrs-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre Gestion im Jahre 1899 zur Verlesung. Nach Kenntnissnahme der Berichte der Direction und des Aufsichtsrathes beschloss die Generalversammlung, dass der diesjährige Coupon mit K 30.—, respective der der Interimsactien mit K 22 50 vom 1. Mai 1900 angefangen bei der Ungarischen Bank für Industrie und Handel A.-G. in Budapest und beim Wiener Bankverein in Wien eingelöst werde. Entsprechend dem Vorschlage der Direction werden ferner zur Dotirung des ordentlichen Reservefonds K 26.560 und weiter K 13.440 und endlich zur Dotirung der Dividenden-Reserve K 90.000 verwendet. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen. In einer nach Schluss der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung der Direction wurde behufs Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals im Sinne der Statuten die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung beschlossen.

— (Ausserordentliche Generalversammlung.) In der am 14. Mai in Budapest abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Eisenbahn-Verkehrs-Actiengesellschaft wurde im Sinne des Antrages der Direction und des Aufsichtsrathes der Beschluss gefasst, das gesellschaftliche Actiencapital durch Ausgabe von 10.000 Stück neuer Actien à K 200 Nominale von K 4,000.000 auf K 6,000.000 zu erhöhen. Die Direction wurde zu dieser Erhöhung des Actiencapitals durch den Umstand veranlasst, dass sie sich in neuester Zeit an die Gründung und den Ausbau von Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe betheiligte. Unter Anderem hat sie auch die Umgestaltung der Strasseneisenbahnen von Nagyvárad (Grosswardein), Arad und Debreczen übernommen und sich zur Durchführung dieser Arbeiten verpflichtet.

Südbahn-Gesellschaft. (Einleitung des Verkehres von Schlafwagen in der Relation Budapest—Marburg—Franzensfeste—Kufstein—[München].) Die Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft in Budapest verlautbart, dass mit 1. Juni in der Relation Budapest-Südbahnhof — Marburg — Franzensfeste — Kufstein — (München) und vice versa mit den Schnellzügen direct verkehrende Schlafwagen in Betrieb gesetzt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verzeichniss der geänderten Stationsnamen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat insbesondere im Interesse der Förderung des Güterverkehres durch richtige Adressirung von Sendungen ein neues Verzeichniss ihrer Stationen und Verladebahnhöfe herausgegeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47), in welchem auch die vom 1. Mai an geltenden Abänderungen in der Benennung und Schreibweise mehrerer Stationen ihres Betriebsnetzes hervorgehoben erscheinen. Speciell ist zu bemerken, dass bei Stationen mit durch Bindestrichen getrennten Doppelnamen, insbesondere in dem Falle, wenn der zweite Name die ursprüngliche Benennung der Station bedeutet (z. B. „Secsö", jetzt „Papió-Szecsö"), manche an diese ehemalige Benennung der Station gewöhnte Absender (insbesondere jene des Auslandes) eventuell auch fernerhin nach „Secsö" adressiren könnten, was mitunter Verzögerungen in der Zustellung zur Folge haben würde. Wir geben nun einen Auszug des Verzeichnisses jener Stationsnamen, deren neue Bezeichnung im Sinne des Vorangesagten wegen wesentlicher und meritorischer Veränderung des ursprünglichen Namens von Bedeutung nicht nur für die Sicherheit der Expedition, sondern auch für das Aufsuchen von Stationsnamen in den alphabetisch geordneten Verzeichnissen der Coursbücher ist. Noch ist zu bemerken, dass bei mehreren Doppelnamen der neu vorgesetzte Name das Comitat etc. bezeichnet, in welchem die Station gelegen ist, um gleichnamige Stationen von einander unterscheiden zu können.

So z. B. gab es einst zwei Stationen „Szent-Lörincz", die eine auf der Localbahnlinie Budapest—Szent-Lörincz, die andere auf der Hauptbahn Budapest—Dombovár—Szent-Lörincz—Gyékényes—Zágráb—Fiume. Die letztere wurde auf Baranya (Comitatsname)-Szent-Lörincz abgeändert, desgleichen Szent-György (Pozsony-Szent-György-Lipótvár), Szent-György-Abrány (Budapest-Szent-György-Abrány), Tapió-Györgye, Tapió-Szecse u. s. w.

Wesentlich geändert sind neuerdings folgende Stationsnamen:

Csaba	Békés-Csaba
Csik-Gyimes	Gyimes
Dombovár	O-Dombovár
Fejérpatak	Trebusa-Fejérpatak
Felsö-Lok	Gyimes-Felsö-Lok
Félegyháza	Kis-Kun-Félegyháza
Halas	Kis-Kun-Halas
Ivánka	Nyitra-Ivánka
Kocsárd	Székely-Kocsárd
Kornia	Domasnia-Kornya
Kosztolány	Nagy-Kosztolány
Körös (Križevac)	(croat.) Körös (Križevci)
Laczháza	Kis-Kun-Laczháza
Mezö-Berény	Mezöberény
Mezö-Tur	Mezötúr
Miklósfalva	Miklósfalu
Nagyfalu	Szilágy-Nagyfalu
Pelsöcz	Pelsücz
Remete	Temes-Remete
Staro-Petrovosello	Petrovosello-Staro
Szakállos	Ipoly-Szakállos
Szallonta	Nagy-Szallonta
Szatmár	Szatmár-Németi
Secsö	Tápió-Secsö
Szent-Simon	Csik-Szent-Simon
Szilád-Zéb	Szilard-Zélle
Szolga-Egyháza	Szolgaegyháza
Uj-Gradiska (Nova-Gradiska)	(croat.) Uj-Gradiska-Gradiska-Nova
Uj-Kapella-Batrina	(croat.) Uij-Kapella-Batrina
Nova-Kapella-Batrina	(croat.) Kapella-nova-Batrina
Város-Löd	Városlöd
Zsadány	Szatmár-Zsadány
Dobra	Hunyad-Dobra
Vizakna-Keszég	Vizakna-Fürdó
Ludina	Ludina-Vidrenyák

Die vor dem 1. Mai vorgenommenen Aenderungen wurden regelmässig in den Spalten des Verordnungs-Blattes gebracht. (S. 1900 Bl. Nr. 23, 19 etc. etc.)

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Ueber eine Anzahl von Kleinbahnprojecten theilt der „Berl. Act." Folgendes mit: Von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft zu Berlin in Gemeinschaft mit der Nordischen Elektricitäts-Actiengesellschaft in Danzig wird beabsichtigt, eine schmalspurige Kleinbahn von dem Fusse des Gollen bis zum Staatsbahnhofe in Köslin und von da ab bis zum Seebade Gross-Möllen zu bauen, die auf ersterer Strecke dem Personenverkehre mit elektrischem Betriebe, auf letzterer Strecke dem Personen- und Güterverkehre vorläufig mit Locomotivbetrieb dienen soll. Die Actiengesellschaft Siemens & Halske in Berlin beabsichtigt, als Fortsetzung der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn Warschauer Strasse-Zoologischer Garten eine elektrisch zu betreibende Untergrundbahn für den Personenverkehr vom Zoologischen Garten nach dem Wilhelmsplatz in Charlottenburg zu bauen. Auf der elektrischen Strassenbahn Berlin-(Wassmannstrasse) Hohenschönhausen soll auch der Güterverkehr eingeführt werden. Von der Elektricitäts-Actiengesellschaft vorm. Lahmeyer & Co. in Frankfurt a. M. werden elektrische, schmalspurige Kleinbahnen für den Personenverkehr geplant:

a) vom Hauptbahnhofe Hagen über Böhle und Bathey nach dem Denkmal bei Hohensyburg, die u. U. auf der Endstrecke für den Aufstieg mit Zahnrad- oder Seilbetrieb ausgeführt werden soll, oder
b) vom Hauptbahnhofe Hagen über Herdecke und Dorf Syburg nach demselben Denkmal mit Abzweigung von Herdecke nach Wetter.

Die Hagener Strassenbahn-Gesellschaft beabsichtigt, als Fortsetzung ihrer bestehenden Strecke eine schmalspurige, elektrische Kleinbahn für den Personenverkehr von Eckesey nach Herdecke herzustellen, an die sich eine gleichartige von der Allgemeinen Local- und Strassenbahn-Gesellschaft zu Berlin geplante Kleinbahn von Wittbräuke nach Syburg anschliessen soll. Die Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin

beabsichtigt, in Fortsetzung der Kleinbahn Oebel-Brüggen-Bracht-Kaldenkirchen eine vollspurige, mit Locomotiven für den Personen- und Güterverkehr zu betreibende Linie von Kaldenkirchen über Heidenend nach der preussisch-holländischen Grenze in der Richtung auf Tegelen zu bauen.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Seckerwitz.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 8. Mai wird die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Seckerwitz der Strecke Jauer—Rohnstock nunmehr auch für den Stückgutverkehr am 1. Juni eröffnet werden.

— (Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Rosen.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge führt die an der Strecke Strehlen—Grottkau gelegene Haltestelle Rosen vom 1. Juni angefangen die Bezeichnung Oberrosen (Kreis Strehlen).

— (Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn: Eröffnung der Ladestelle Amalienhof für den Binnengüterverkehr in Wagenladungen.) Einer Kundmachung der Direction obiger Eisenbahn zufolge wurde am 10. Mai die neu eingerichtete Ladestelle Amalienhof für den Binnengüterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

— (Verabfolgung von Arbeiterfahrkarten.) In Bezug auf die Verabfolgung von Arbeiterfahrkarten hat die Eisenbahn-Direction Berlin neuerdings folgende Verfügung erlassen: Die Bestimmung im Personentarife, Theil I, vom 1. Jänner 1900, Seite 8, Ziffer III, wonach Arbeiterkarten für die IV. und da, wo diese nicht besteht, für die III. Wagenclasse zu ermässigten Preisen an solche Personen ausgegeben werden, die ausserhalb ihres Wohnortes mit mechanischen oder Handarbeiten beschäftigt sind, also zu den Arbeitern im engeren Sinne des Wortes gehören, hat vielfach zu Zweifeln Veranlassung gegeben. Zur Beseitigung dieser Zweifel wird bestimmt: Nur solche Personen haben auf Verabfolgung von Arbeiterkarten Anspruch, die ihre Arbeitereigenschaft nachzuweisen vermögen. Dieser Nachweis ist durch Vorzeigung der Alters- und Invaliditäts-Versicherungskarte oder eines Arbeitsbuches oder einer Bescheinigung des Arbeitsgebers oder der Ortspolizeibehörde, dass der Betreffende als Arbeiter beschäftigt ist, zu führen, sofern die äussere Erscheinung der Betreffenden nicht ohnehin erkennen lässt, dass dieselben dem Arbeiterstande angehören. Lehrlinge haben eine Bescheinigung ihres Lehrherrn beizubringen. An andere Personen, beispielsweise an selbstständige Handwerksmeister, an Bureau- und Handlungsgehilfen, sowie Hausirer und Botenfrauen sind fortan Arbeiterkarten nicht zu verabfolgen.

— (Rücksichtnahme auf den in der Landwirthschaft bestehenden Arbeitermangel bei Eisenbahnbauten und bei der Bahnunterhaltung.) Das preussische Miuisterium der öffentlichen Arbeiten hat mit Rücksicht darauf, dass mit dem Beginne des Frühjahres die Bahnunterhaltungs- und Bauarbeiten wieder aufgenommen werden, Veranlassung genommen, die zur Milderung des besonders in der Landwirthschaft andauernden Arbeitermangels getroffenen Anordnungen den Eisenbahn-Directionen von Neuem zur genauesten Beachtung in Erinnerung zu bringen. Es kommen hiefür in Frage die Bestimmungen:

a) betreffend die Erschwerung des Vertragsbruches und Massnahmen zur Verhütung der Annahme vertragsbrüchiger Arbeiter,
b) betreffend möglichste Verminderung der Beschäftigung von Arbeitern seitens der Staatsbetriebe während der Frühjahrsbestellung und der Erntezeit, sowie Beschäftigung von Gefangenen,
c) betreffend die Erweiterung der Zulassung ausländischer Arbeiter.

Oldenburg. (Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahnen: Abfertigungsbefugnisse für Fahrzeuge auf dem Bahnhofe Brake [Oldbg.].) Zufolge Kundmachung der grossherzoglichen Eisenbahn-Direction vom 14. Mai wird die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, vom 1. Juni ab auf dem Bahnhofe Brake (Oldbg.) wieder zugelassen. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 vom 28. October 1899, Seite 2237.)

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Melpomene" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 1854 Tonnen Gehalt ist am 12. Jänner ohne Passagiere und mit 1900 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welchen 1388 Tonnen Zucker nationaler Provenienz nebst 2535 Stück Holz, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 11 Colli Esswaaren, 10 Colli Zucker, 200 Stück Bretter, 300 Stück Staffeln, 650 Stück Halbstaffeln, 150 Stück starke Staffeln; nach Suez 30 Colli Esswaaren, 57 Colli Zucker, 1 Collo Glaswaaren; nach Gedda 8 Colli Papier, 20 Colli Esswaaren, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Aden 25 Colli Mehl, 525 Colli Zucker, 1235 Stück Bretter; nach Massaua 110 Colli Zucker; nach Zanzibar 20 Colli Zucker; nach Bombay 1 Collo Knöpfe, 2 Colli Spielkarten, 9 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 28 Colli Glasperlen, 33 Colli Glaswaaren, 650 Colli Zucker; nach Bagdad 3 Colli Knöpfe, 50 Colli Zucker; nach Sidney 22 Colli Papier, 12 Colli Spiritus; nach Kinggeorgs Sumt 12 Colli Spiritus; nach Karachi 24 Colli Knöpfe, 84 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 32 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Garne, 2 Colli Musikinstrumente, 18 Colli Lampen, 50 Colli Hopfen, 10 Colli Spielkarten, 24 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Holzwaaren, 849 Colli Metallwaaren, 31 Colli Möbel, 32 Colli Glasperlen, 1 Collo Steine, 5 Colli chemische Producte, 63 Colli Glaswaaren, 4 Colli Wein, 8970 Colli Zucker, 100 Colli Zucker; nach Colombo 20 Colli Mineralwasser, 2 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Droguen, 31 Colli Lampen, 9 Colli Baumwollwaaren, 125 Colli Metallwaaren, 2 Colli Glaswaaren, 1 Collo Knöpfe, 500 Colli Dünger, 5 Colli Mehl, 12 Colli Manufacturwaaren, 16 Colli Möbel, 1300 Colli Zucker, 46 Colli Papier, 17 Colli Baumwollwaaren, 23 Colli Garne, 3 Colli Holzwaaren, 11 Colli Glasperlen; nach Madras 1 Collo Knöpfe, 56 Colli Cement, 11 Colli Lampen, 330 Colli Metallwaaren, 83 Colli Glaswaaren, 323 Colli Papier, 4 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Glasperlen, 30 Colli Wein, 2 Colli Kurzwaaren, 38 Colli Garne, 6 Colli Holzwaaren, 10 Colli Spiritus; nach Penang 20 Colli Bier, 73 Colli Papier, 8 Colli Garne, 1 Collo Spielwaaren, 1 Collo Holzwaaren, 46 Colli Metallwaaren, 9 Colli Möbel, 6 Colli Schuhwaaren, 2 Colli Spiritus, 500 Colli Zucker, 30 Colli Schwefel; nach Singapore 1 Collo Metallwaaren, 2 Colli Glasperlen; nach Soerabaya 81 Colli Papier, 1 Collo Metallwaaren, 20 Colli Spiritus; nach Ternate 2 Colli Glasperlen; nach Hongkong 588 Colli Stahl, 32 Colli Papier, 6 Colli Kurzwaaren, 91 Colli Esswaaren, 4 Colli Baumwollwaaren, 63 Colli Manufacturwaaren, 104 Colli Metallwaaren, 6 Colli Glasperlen, 350 Colli Zündhölzchen, 1250 Colli Zucker; nach Hongkong opt. Shangae 380 Colli Stahl; nach Too-cheso 1 Collo Muster und nach Manila 66 Colli Papier, 1 Collo Möbel und 6 Colli Esswaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug fl. 472.913 österr. Währung.

Schiffsverkehr in Sulina im Jahre 1899. (Officieller statistischer Ausweis.) Dem officiellen statistischen Berichte der europäischen Donaucommission zufolge beziffert sich die Zahl der im Jahre 1899 seewärts durch die Sulina gegangenen Fahrzeuge auf 273 Segelschiffe und 783 Dampfer, also auf insgesammt 1056 Schiffe mit 1,070.367 Tonnen. Im Durchschnitt des letzten Decenniums (1890 bis inclusive 1899) hatten jährlich 1573 Schiffe mit 1,528.581 Tonnen die Sulina stromabwärts passirt und ist der letztjährige Verkehr nicht blos hinter diesen Durchschnittszahlen, sondern auch hinter dem Seeverkehre durch die Sulina im Jahre 1898 mit 1419 Schiffen und 1,476.119 Tonnen und jenem des Jahres 1897 mit 1324 Schiffen und 1,397.917 Tonnen weit zurückgeblieben. Als Erklärungsgrund hiefür hat die vorjährige schlechte Ernte zu gelten, welche den überseeischen Export Rumäniens an Weizen, Roggen, Hafer und Gerste von 8,622.536 Quarters des Jahres 1897 und 9,781.198 Quarters des Jahres 1898 auf 2,139.469 Quarters im Jahre 1899 herabgedrückt hat. Die Maisverschiffungen durch die Sulina haben sich im Vorjahre mit 3,974.874 Quarters auf der Durchschnittshöhe gehalten, wobei jedoch zu bemerken ist, dass diese Verschiffungen auf Rechnung der Maisernte von 1898 zu stehen kommen und dass der Ausfall der 1899er rumänischen Maisfechsung, welche nur 9,768.700 Hektoliter gegenüber von 24,549.800 Hektolitern des Durchschnittes der vorangegangenen fünf Jahre ergeben hatte, erst im heurigen Verschiffungsjahre bemerkbar werden wird. An Brettern wurden im Jahre 1899 nur 583.224 Stück ausgeführt, und ist überhaupt der Export von Brettern, welcher in den Jahren 1890 und 1891 über je 4,000.000 Stück betragen hatte, in ersichtlichem Rückgang. Dagegen war der Export von Bauholz, welcher im Vorjahre mit 356.195 Cubikmetern angegeben

ist, um etwa die Hälfte grösser als der Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Ferner wurden im Jahre 1899 durch die Sulina verschifft: 22,252.242 kg Mehl, 4,781.740 kg Kleie, 3,467.022 kg Repskuchen, 2,127.329 kg Erbsen, 936.570 kg Alkohol, 275.446 kg Schafwolle, 200.423 kg Käse und 1,560.020 kg Salz.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Juni 1900.)

Im Monate Juni 1900 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Juni
Liverpool	„Algerian"	1—10
Bordeaux*	„Szt. László"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Rosario"	5—15
Ronen*	„Jokai"	5—15
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	5—15
Antwerpen	„Kálmán Király"	5—15
Gibraltar,[1]) London	„Széchényi"	10—20
Rotterdam	„Deák"	15—25
Liverpool	„Athenian"	15—25
Bordeaux	„Andrássy"	15—25
Ronen	„Matlekovits"	15—25
Barcelona, Valencia*	„Petöfi"	25
Tanger,[1]) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Petöfi"	25
Algier,[1]) Glasgow*	„Zichy"	20—30
London	„Syria"	20—30
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino"	20—30
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	20—30
Hamburg	„Pergamon"	25/VI—5/VII
Antwerpen	„Baross"	25/VI—5/VII

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Juni
Liverpool	Triest, Fiume	„Alsatian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Finland"	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Cypria" (Cunard Line)	5—15
London	Triest, Fiume	„Genoa"	10—20
Ronen	„ „	„Stefánia"	10—20
Antwerpen	„ „	„Szt. István"	15—25
London	„ „	„Mátyás Király"	15—25
Liverpool	„ „	„Fabian"	15—25
Bordeaux	„ „	„Szt. László"	20—30
Glasgow	„ „	„Báthori"	20—30
Rouen	„ „	„Jokai"	20—30
Rotterdam, Amsterdam	„ „	„B. Kemény"	20—30
Antwerpen	„ „	„Kálmán Király"	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Samaria" (Cunard Line)	20—30
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Nagy Lajos"	28/VI—8/VII

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Arpád" am 7., „Adria" am 14., „Rákóczy" am 21. und „Zrinyi" am 28. Juni;

ab Marseille: „Adria" am 3., „Szápáry" am 10., „Tisza" am 17. und „Arpád" am 24. Juni.

Verschiedene Mittheilungen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialrathes Camill Kuranda die diesjährige (44.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 33 Actionäre erschienen, welche 32.962 Actien mit 1615 Stimmen vertraten. Das Einkommen der Gesellschaft setzte sich zusammen aus dem seitens der k. k. Staatsverwaltung garantirten Reinerträgnisse der österreichischen Linien per fl. 2,200.000, aus dem seitens der kgl. rumänischen Regierung garantirten Reinerträgnisse der rumänischen Linien per Frcs. 3,865.173·86 = fl. 1,546.069·54, ferner aus den sonstigen Erträgnissen per fl. 530.231·47, wovon fl. 109.470 als Dividende für Titres der Bukowinaer Localbahnen pro 1898 und fl. 80.670 als Dividende für Titres der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) für dasselbe Jahr ausgewiesen erscheinen. Einschliesslich des Saldovortrages per fl. 102.850·15 stellten sich die Einnahmen auf fl. 4,379.151·16 (fl. 4,320.347). Nach Abrechnung der Erfordernisse für den Prioritätendienst und der Abschreibungen, sowie der sonstigen Auslagen der Gesellschaft verblieben fl. 1,923.752·38 (fl. 1,952.699). Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass der von der Gesellschaft in Ansehung der Erwerbsteuervorschreibung ergriffene Recurs von Erfolg begleitet war. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss die Versammlung die Vertheilung einer $6^3/_4$percentigen Dividende per K 27, bezw. einer $1^3/_4$percentigen Superdividende per K 7 gleich wie im Vorjahre. Als Entlohnung für den Verwaltungsrath wurden entsprechend den Bestimmungen der von der ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. Februar neu beschlossenen Statuten zuzüglich der fixen Entlohnung des Executivcomité und der Anwesenheitsmarken ein Betrag von fl. 30.916·77 verwendet und fl. 72.368·95 = K 144.737·9 auf neue Rechnung vorgetragen. Die Betheiligung der Gesellschaft an den Unternehmungen der Bukowinaer Localbahnen, der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und der Kolomeaer Localbahnen, welch letztere jedoch im Jahre 1898 kein Erträgniss abwarf, bestand in dem Besitze von 22.045 Prioritätsactien per fl. 4,409.000 Nominale (effectiv fl. 4,181.640) und von 3275 Stammactien per fl. 655.000 Nominale (effectiv 586.400). Die turnusgemäss ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder L. M. Rate, Thomas Graf Stadnicki und Emanuel A. Ziffer wurden gleich wie der bisherige Revisionsausschuss wiedergewählt. In der nachfolgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer und Valerius Ritter zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes wiedergewählt und die ebeu Genannten, sowie Sergius Fürst Radziwill mit E. A. Ziffer als Obmann neuerlich in das Executivcomité entsendet. [E.-M.-Z. 24.119.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 5. Mai bei der Firma:

„K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn"

Alfred v. Haber als Verwaltungsrath über Ableben gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XC. Stückes.) Das am 26. Mai herausgegebene XC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4903: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 22. Mai 1900, Z. 90.975, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Lauterbach.

Nr. 4904: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 14. Mai 1900, Z. 73.099/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Kladanj gegen den Verkehr mit Schweinen.

— (Inhalt des XCI. Stückes.) Das am 28. Mai herausgegebene XCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4905: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Mai 1900, Z. 18.092, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

Nr. 4906: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Mai 1900, Z. 18.229, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

— (Inhalt des XCII. Stückes.) Das am 29. Mai herausgegebene XCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4907: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 23. Mai 1900, Z. 9341/II, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Handelsschweine aus mehreren politischen Bezirken Niederösterreichs.

Nr. 4908: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 22. Mai 1900, Z. 2109 pr., betreffend die Erklärung der ständigen Vieh-Ein- und -Ausladestation Krainburg als temporäre Viehbeschaustation.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.) Zu diesem Verzeichniss ist der II. Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Von den Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen ist das Verzeichniss Nr. 40 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln) neu herausgegeben worden. Das im Juli 1896 herausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer gelangt hiedurch zur Aufhebung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Kammegg.

Am 1. Juni 1900 wird die zwischen den Stationen Rosenburg und Gars-Thunau in km 19·6 der Linie Sigmundsherberg—Hadersdorf L.-B. gelegene Personenhaltestelle Kammegg für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet bei Herrn Franz Staufer nächst der Haltestelle statt; die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, im Mai 1900. [550]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einschaltung neuer Züge in der Strecke Jauernig—Barzdorf—Heinersdorf.

Mit 15. Juni 1900 angefangen werden in der Strecke Jauernig—Barzdorf—Heinersdorf neue gemischte, bezw. Personenzüge eingelegt.

Dieselben verkehren täglich in der Zeit vom 15. Juni bis einschliesslich 31. August 1900 nach dem folgenden Fahrplane:

G.1058	G.1060	Kilometer		Stationen		G.1057	G.1059
P. 821 2. 3.	P. 823 2. 3.					P. 822 2. 3.	P. 824 2. 3.
915	110	—	ab	Jauernig . . .	an	1022	207
930	125	6	an		ab	1007	152
				Barzdorf . . .			
934	128		ab		an	1004	149
938	132	7	an	Heinersdorf . .	ab	1000	145

Olmütz, im Mai 1900. [551]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe directer Fahrkarten ab Pöstyén und Tepla-Trencsén im Verkehre mit Deutschland.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass ab 15. Mai bis Schluss der Badesaison von den Curortstationen Pöstyén (Pischtian) und Tepla-Trencsén-Teplicz („Teplicz-Fürdö" [Bad Teplitz]) ihrer Linie (Budapest-) Galánta—Pöstyén—Tepla-Trencsén—Zsolna (—Ruttka—Csácza—Oderberg—Berlin), und zwar von ersterer Station im Verkehre nach Görlitz und Berlin, und von letzterer nach Ratibor und vice versa directe Fahrkarten zur Ausgabe gelangen.

— (Verlängerung der Giltigkeitsdauer der zu ermässigten Preisen zur Ausgabe gelangenden Rundreisebillets von Wien nach der „Hohen Tátra".) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Giltigkeitsdauer der während der Sommersaison bis 30. September zur Ausgabe gelangenden Rundreisebillets ab Wien in die Hohe Tátra und zurück über Budapest nach Wien von 30 auf 45 Tage verlängert, ferner für dieselben die Begünstigung eingeräumt wird, dass mit denselben die Reise mit Unterbrechung der Eisenbahnstrecke von Poprád-Felka über Dobsina oder vice versa fortgesetzt werden kann. Der Fahrpreis dieser Rundreisekarten beträgt für die I. Classe K 60 und für die II. Classe K 40, und gelangen diese Billets an den Stationscassen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, sowie in den Reisebureaux von Thos. Cook & Son, Schenker & Comp., Nagel & Wortmann, ferner im Fahrkarten-Stadtbureau der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Wien (Kärnthnerring) zur Ausgabe, wo auch nähere Auskünfte ertheilt werden.

— (Massnahmen im Interesse der Verbesserung und Hebung des Eilgutverkehrsdienstes.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem mit dem Eintritt der wärmeren Jahreszeit der Transport von Lebensmitteln und von Gütern, welche dem raschen Verderben ausgesetzt sind, eine besondere Sorgfalt erheischt, und nachdem der Verkehr dieser Artikel, namentlich auch im Export, in stetigem Zunehmen ist, sie sich veranlasst gesehen hat, ihre Executivorgane diesbezüglich mit einer bis in die kleinsten Einzelheiten ausgearbeiteten Instruction zu versehen. In dieser Instruction werden sowohl für den internen Eil- und Expressgutverkehr, als auch speciell für Sendungen der Budapester Markthallen, für Biertransporte, ferner für die nach Oesterreich und dem westlichen Zollauslande bestimmten Eilgüter und dem raschen Verderben ausgesetzte Frachtgüter die zu benützenden directen Züge (nach Bedarf auch Personenzüge) und Anschlusszüge genau angegeben, die Art der Verladung, ja mit Rücksicht auf die verschiedenartigen Bedürfnisse einzelner Gegenden sogar die zu verwendenden Waggons bestimmt. Um ferner auch während des Transportes eine möglichst verlässliche Manipulation dieser Güter zu sichern, wurde ausdrücklich angeordnet, den betreffenden Zügen geschickte Organe beizugeben und schliesslich im Interesse unserer Ausfuhr auch jene Züge bezeichnet, deren Benützung wegen ungünstiger auswärtiger Anschlüsse zu vermeiden ist. Die Instruction ermöglicht es den Verfrachtern ferner, in allen Gegenden des Landes sich auch darüber genau zu informiren, wann die Verladung, resp. Aufgabe der betreffenden Güter am besten zu geschehen hat, welcher Umstand beim Transport von Lebensmitteln ebenfalls wichtig ist, und werden die Stationsorgane auch angewiesen, die Parteien entsprechend zu orientiren.

Ausland.

Russland. (Auflassung der Abonnements-, sowie der Tour- und Retourkarten auf den Localstrecken der russischen Eisenbahnen des Staatsbetriebes.) Die ständige Verkehrscommission des russischen Bauten- (Eisenbahn-) Ministeriums hat anlässlich mehrfacher Missbräuche mit Abonnementskarten und den bisher für Localstrecken und im Verkehre mit Badeorten verabfolgten Tour- und Retourkarten deren fernere Ausgabe eingestellt. Um aber das Publicum für den Entgang der durch diese Karten gewährten Begünstigung zu entschädigen, beschloss die Commission gleichzeitig die Herabsetzung des Fahrtarifes III. Classe auf Localstrecken, welcher für die einfache Fahrt derzeit 1 Kopeken per Werst (1·067 km) beträgt, auf 0·9 Kopeken. Aus gleichem Anlasse der Initiative der kaiserl. Staatseisenbahnen folgend, haben bereits auch die Directionen der Mehrzahl der Privatbahnen beim Ministerium um Ertheilung der Bewilligung angesucht, auf gleicher Basis auch ihre Localtarife bei Auflassung der Abonnements-, sowie Tour- und Retourkarten in conformer Weise zu regeln. Durch die vorerwähnte Ermässigung des Tarifes für einfache Fahrten stellt sich deren Fahrpreis nahezu gleich mit jenem der bisherigen Begünstigungstarife der Tour- und Retourkarten. Zu bemerken ist, dass, wie berichtet wird, diese Neuerung keinen Anklang beim Publicum findet, da zu besorgen ist, dass bei dem hiedurch vermehrten Andrange an den Schaltern der III. Classe insbesondere bei der Rückfahrt mit späteren Zügen etc. sich für Viele die Nothwendigkeit der Lösung von Karten höherer Classe ergeben wird, um sich nicht der Gefahr des Zurückbleibens auszusetzen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1524	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	a) Chilisalpeter etc. des Ausnahmetarifes Nr. 4, B b) Düngemittel und Robmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation des Ausnahmetarifes Nr. 4, C des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Schönpriesen-Umschlag	Altkladno Brandeisl Buschtěhrad Hostiwitz Jenč Kladno Rnsin Weleslawin Wotwowitz Zakolan	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896	Pfenuige a) b) 52 41 49 41 50 41 55 — 54 — 52 — 55 — 56 41 47 40 47 40	Pfenuige a) b) 47 39 44 37 45 37 54 — 53 — 50 — 52 — 51 39 42 35 42 35	Pfenuige a) b) 5 2 5 4 5 4 1 — 1 — 2 — 3 — 5 2 5 5 5 5	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg
1525	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Aschbach Blindenmarkt Maner-Oehling Mauthausen Reichramming St. Valentin Schwertberg Ternberg Waidhofen a. d. Ybbs Weissenbach-St. Gallen Wels	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896		Pfge. 92 *) 95 *) 92 *) 87 *) 95 *) 88 *) 94 *) 92 *) 97 *) 99 *) 92 *)		Im Kartirungswege		
				Aussig-Landungsplatz	Aschbach Blindenmarkt Mauer-Oehling Mauthausen Reichramming St. Valentin Schwertberg Teruberg Waidhofen a. d. Ybbs Weissenbach-St. Gallen Wels					97 100 97 92 100 93 99 97 102 104 97				
				Schönpriesen-Umschlag	Aschbach Blindenmarkt Maner-Oehling Mauthausen Reichramming St. Valentin Schwertberg Ternberg Waidhofen a. d. Ybbs Weissenbach-St. Gallen Wels					87 *) 90 *) 87 *) 82 *) 90 *) 83 *) 89 *) 87 *) 92 *) 94 *) 87 *)				

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.

Für Langholz im Verkehre mit Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag beträgt die Schleppbahngebühr 6 Pfennige per 100 kg.

Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind die Frachtsätze für Laube um 25 Pfennige zu erhöhen.

Fortlaufende Nummer	1526	1527	1528
Die Publication erfolgt	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn**	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**
von der Namen der betheiligten Verwaltungen			betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Steine des Specialtarifes 3	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Steinkohlencokes
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	alleu Stationen der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	K o l i n	den in der Schnitt-Tafel 1 des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes aufgeführten Kohlenversandtstationen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Parschnitz	Kostomlat	G o j a u,*) Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Frachtzahlung erfolgt für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. An den Transporten müssen die Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutsche Verbindungshahn mit mindestens 40 km langen Strecken betheiligt sein	Frachtzahlung für mindesteus das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes
und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis anf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn nnd Süd-Norddeutschen Verbindnngsbahn	Localtarif	Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr vom 1. September 1897
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Verschieden	20 Heller	Schnitt-Tafel II 151 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	13 Heller	Sebnitt-Tafel II 149 Heller**)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddentschen Verbindungsbahn bestehenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen	7 Heller	2 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die Firma Gebrüder Walzel in Parschnitz als Absender nnd Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1901		Gegen Vorlage der anf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1901 der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen	Die Transporte müssen znm Baue der Weherei in Parschnitz hestimmt sein	Die Sendungen müssen zum Strassenhau der Gemeinde Lan bestimmt sein. Auf den Fraehtbriefen muss das Gemeindeamt in Lán als Aufgeber nnd alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	*) Nur für jene bei Kruman situirte Etablissements giltig, welche mit der Station Gojan in direeter Sebienenverbindnng steben. **) Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Fracbtsätze aus der Schnitt-Tafel 1 des in der 8. Ruhrik bezeicbneten Tarifes zu entnebmen

Fortlaufende Nummer	1529	1530
Die Publication erfolgt	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	I. Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl, Mineraltheer, II. raffinirtes Petroleum in Fässern oder in Reservoirwagen. I. Petroleumnaphtha (Rohbenzin), II. Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), in Fässern oder in Reservoirwagen	a) Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten, b) Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl laut Nomenclatur auf S. 12 und 13 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Cernavoda, Station der kgl. Rumänischen Staatseisenbahnen	den in der Schnitttafel I a des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, bezw. des Nachtrages 1 zu demselben angeführten Stationen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	den in der Schnitttafel I und II des Ausnahmetarifes Nr. 14, bezw. den in der Schnitttabelle des Ausnahmetarifes Nr. 15 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes angeführten Stationen	Egidien St. (Sächs. St.B.) Grossbarthau (Sächs. St.B.) Grossröhrsdorf (Sächs. St.B.) Lössnitz Bhf. (Sächs. St.B.) Lössnitz Haltestelle (Sächs. St.B.) Meissen Triebischthal (Sächs. St.B.) Ragnhn (Halle a. S.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen ist Sache der Parteien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
und gilt in der Zeit	vom 10. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Theil II, Heft 1, für den Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Süddeutschland), giltig vom 1. April 1900	Theil II, Heft 2, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. August 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg in Centimes	Ausnahmetarif Nr. 14 Schnitttafel I (Theilfrachtsätze b) Abtheilung I: — / II: 145 *)	Schnitttafel I b *): A und B Pfennige a) 219 / b) 150
	Ausnahmetarif Nr. 14 Schnitttafel II (Theilfrachtsätze b) Abtheilung I: 94 *) / II: —	177 / 119
	Ausnahmetarif Nr. 15 Schnitttabelle (Theilfrachtsätze b) I: 145 *) / II: 145 *)	177 / 123
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		229 / 155
		282 / 156
		187 / 131
		246 / 150
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	*) Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze a) aus den vorstehend bezeichneten Schnitttafeln des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes zu entnehmen	*) Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Frachtsätze aus der Schnitttafel I a auf Seite 21 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, bezw. aus der Verlautbarung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 38 vom 3. April 1900, Post 1205, zu entnehmen

Fortlaufende Nummer	1531	1532	1533
Die Publication erfolgt von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Petroleum, roh, in Fässern oder Cisternenwagen	Sand	Cementwaaren der Classe C (Pos. C—7, lit. a, der Güterclassification)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Biecz, Borysław, Drohobycz, Gorlice, Iwonicz, Jasło, Jedlicze, Kolomea, Krechowice, Krosno, Lubience, Marcinkowice, Nadworna, Nowosielce-Gniewosz, Olszanica, Posada-Chyrowska, Rymanów, Skole, Skolyszyn, Stanislau, Ustrzyki, Wola łużańska, Zagórz, Zagorzany	Blansko	Starkoč transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	a) Raffineriestationen an den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, b) anderen österreichischen Raffineriestationen, behufs Raffinirung daselbst	Brünn (St.E.G.) loco und transit	Braunau / Halbstadt St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Exportes von Raffinerieerzeugnissen in einem Gewichte, welches mindestens 75 Percent vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif und Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	19 Heller	27 / 32 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	16 Heller	20 / 27 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	ad a) Die Differenz zwischen den Frachtsätzen der Classe C und des Ausnahmetarifes II des Localtarifes 27 31 26 32 40 28 37 30 31 31 30 41 27 36 29 38 42 28 28 29 27 35 35 27 Heller ad b)	3 Heller	7 / 5 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma lautenden Frachtbrief-Originale für den Bezug von Rohpetroleum ab den in Rubrik 4 genannten Stationen und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt von Raffinade in dem in Rubrik 6 bezeichneten Mindestgewichte nach dem Auslande. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1901 der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg vorzulegen		
Besondere Bemerkungen		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nummer	1534	1535	1536	1537
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen und im der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Für Artikel	Kalksteine / Kalk, gebrannt	Baumwollwaaren der Pos. B—7 und Garne der Pos. G—3 a der Güterclassification	Roheisen	Kartoffel-Treber
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Märzdorf k. k. St.B.	Freudenthal	Vajda Hunyad / Nemet-Bogsán / Kalan Zeykfalva / Anina	Poprád-Felka / Igló
oder umgekehrt — nach	Bitterfeld kgl. Eisenbahn-Direction Halle	Késmárk	Königshof	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht / Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 1, des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Ausnahmetarif Nr. 22, giltig vom 1. April 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg		Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	173 Heller / 180 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	109 Pfennige / 109 Pfennige	ad a) 299 Heller ad b) 232 Heller	276 / 267 / 276 / 291 Heller	129 Heller / 136 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)				44 Heller / 44 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. In dem Frachtsatze für Anina ist der im Abschnitte IV B, Punkt X, des Localtarifes der kgl. Ungar. Staatsbahnen festgesetzte Zuschlag bereits inbegriffen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1538	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Cement im See-Exportverkehre nach dem Auslande	Podgórze-Bonarka	Triest-Freihafen und Fiume-Freihafen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der auf Seite 7 des Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897 sub B enthaltenen Bestimmungen für den See-Export. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	vom 4. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897	276 Heller incl. ungar. Transportsteuer	219 Heller incl. ungar. Transportsteuer	57 Heller	Im Kartirungswege		
1539	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Häute von Rindern (auch Büffeln) und Pferden, frische, ungesalzene und gesalzene, ferner getrocknete oder gekalkte, aber nicht weiter bearbeitete	T r i e s t	den in die „Allgemeinen Tarife" des nebenbezeichneten Verbandstarifes einbezogenen Stationen	Frachtzahlung für mindestens 8000 kg per Wagen und Frachtbrief, im Uebrigen unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes	vom 15. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Frachtsätze der Wagenladungsclasse A für das wirkliche Gewicht unter 10.000 kg, bezw. des Specialtarifes I für ein Rechnungsgewicht von mindestens 10.000 kg	Frachtsätze der Wagenladungsclasse B	Verschieden	Im Kartirungswege		
1540	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	sämmtlichen namhaft an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Grasbach-Schönau loco	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Juli 1900 bis 30. Juni 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) 682	662	20	Im Rückvergütungswege		
				Szczakowa via Lundenburg					880	860	20			

Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1541	**Eisenbahn Wien-Aspang**	bethelligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Biedermannsdorf	Floridsdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 31. Mai 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarife	22 Heller	22 Heller		Im Kartirungswege		Im nebenstehenden Frachtsatze sind die vertragsmässigen Schleppbahngebühren in Biedermannsdorf bereits enthalten
1542	**k. k. Staatsbahn-Direction Prag**		Reexpeditionsbefugniss für Raffinadezucker	T a b o r und T a b o r		Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Frachtbriefe müssen an die „Filiale der Živnostenska banka für Böhmen und Mähren in Tabor“ adressirt sein. Laut Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII—2	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901					Im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben
						von	nach	
98	Nr. 6 vom 16. Jänner 1900	480	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Geflügel, lebendes und todtes; etc.	Budapest-Kelenföld, etc.	Wien Staatsbahnhof loco Wien Nordbahnhof loco Stadlau loco Floridsdorf loco	Die in der Rubrik 14 (Besondere Bemerkungen) enthaltene Bestimmung ist zu streichen und dafür zu setzen. „Diese Frachtbegünstigung findet auch auf lebendes Geflügel und Wildpret bei Aufgabe als Frachtgut Anwendung. Im Anschlussverkehre findet diese Frachtbegünstigung nur auf jene Sendungen Anwendung, welche in den Stationen der an die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen anschliessenden Localbahnen, sowie in den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes aufgenommenen Stationen der übrigen Eisenbahnen zur Aufgabe gelangen, und zwar ebenfalls im Rückvergütungswege auf Grund der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende April 1901 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C—IV—b) vorzulegen sind

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. **Wien, 2. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Budapester Personenverkehr per Eisenbahnen und Schiffe innerhalb der Betriebsperiode 1880 bis Ende 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 7. Juni 1900 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von der Station Muszyna-Krynica nach Krynica mit einer eventuellen Verlängerung bis zur Quelle Słotwinka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bauunternehmer Isidor Herschthal in Krakau im Vereine mit dem Ingenieur Konrad Schmidt in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Muszyna-Krynica der k. k. Staatsbahnen nach dem Badeorte Krynica mit einer eventuellen Verlängerung bis zur Quelle Słotwinka unter den im Erlasse vom 25. November 1897, Z. 17.487/I, enthaltenen Bedingungen und Vorbehalten auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. Mai 1900. Z. 22.227/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Feldbach nach Purkla (Gleichenberg).

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Hermann Brüch in Wien die mit dem Erlasse vom 12. Mai 1899, Z. 17.459/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 60 vom 27. Mai 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Feldbach der Ungarischen Westbahn über Gleichenberg zur Station Purkla (Gleichenberg) der Linie Spielfeld—Radkersburg der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 14. Mai 1900. Z. 22.620/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Krakau nach Wieliczka mit Abzweigungen zur Station Podgórze-Płaszów einerseits und zur Haltestelle Podgórze-Stadt, eventuell bis zur Station Podgórze-Bonarka der k. k. Staatsbahnen andererseits.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bauunternehmer Isidor Herschthal in Krakau im Vereine mit dem Ingenieur Konrad Schmidt in Wien die mit dem Erlasse vom 21. März 1898, Z. 8520/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 37 vom 31. März 1898), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und zufolge der Erlässe vom 25. September 1898, Z. 43.596/2, und vom 11. April 1899, Z. 16.171/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 120 vom 20. October 1898, bezw. Nr. 51 vom 4. Mai 1899), bis zum 21. März 1900 erstreckte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn von Krakau über Podgórze nach Wieliczka mit Abzweigungen zur Station Podgórze-Płaszów einerseits und zur Haltestelle Podgórze-Bonarka der k. k. Staatsbahnen andererseits auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 21. März 1901, verlängert.

Wien, am 10. Mai 1900. Z. 22.226/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Bei Ansprüchen auf Schadenersatz wegen Versäumung der Lieferfrist ist der Gegenbeweis, dass ein Schaden überhaupt nicht eingetreten sei, zulässig. Ist jedoch dieser Gegenbeweis nicht erbracht, so gebührt der nach § 87 Betriebsreglement ohne Schadensnachweis der Partei entfallende Ersatzbetrag als Conventionalstrafe und kann daher durch Gegenbeweis über die factische Höhe des Schadens nicht herabgemindert werden.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 4. Jänner 1900, Z. 16.233.)

Der Kläger hatte eine Sendung Fenchel im Gewichte von 2025 kg in der Station Z. an seine eigene Adresse nach der Station S. aufgegeben und das Interesse an der Lieferung mit fl. 100 declarirt. Die Lieferfrist, welche für die betreffende Relation 12 Tage beträgt, wurde bei dem Transporte um mehr als vier Tage überschritten. Der Kläger verlangte die nach § 87, Absatz II, des Betriebsreglements für diese Lieferfristversäumung ohne Schadensnachweis gebührende Vergütung, welche, da die Fracht per fl. 126·12 höher war als der declarirte Interessebetrag per fl. 100, in der Höhe des letzteren beansprucht wurde. Die geklagte Bahnverwaltung gab zwar zu, dass eine Ueberschreitung der Lieferfrist thatsächlich eingetreten sei, behauptete aber, dass der Kläger keinen Schaden erlitten habe, und beantragte hiefür den Beweis durch Zeugenaussage. Dieser Beweis wurde zugelassen, und der Zeuge gab an, dass der Kläger durch die Versäumung des Lieferungstermines keinen Schaden erlitten habe, weil der Marktpreis des fraglichen Artikels zur Zeit der thatsächlichen Ankunft der Sendung in der Bestimmungsstation derselbe war wie an jenem Tage, an welchem die Sendung nach Vorschrift des Betriebsreglements hätte ankommen sollen. Weiters deponirte der Zeuge, dass die Firma, für welche die (an die Adresse des Versenders aufgegebene) Sendung eigentlich bestimmt war, und von welcher sie auch wirklich bezogen wurde, dem Kläger wegen Ueberschreitung der Lieferfrist von dem verabredeten Kaufpreise nichts abgezogen habe, dass jedoch der Kläger infolge der Versäumung der Lieferfrist den Kaufpreis um so viele Tage später erhalten habe als die Sendung später in der Bestimmungsstation angelangt sei. Die geklagte Bahnverwaltung erbot sich auf Grund dieser Aussage, dem Kläger die Zinsen vom Kaufpreise für die Zeit der Verspätung zu vergüten. Der Antrag des Klägers auf Einvernahme von Zeugen über den Umstand, dass er aus der Versäumung der Lieferfrist einen Schaden in der Höhe des eingeklagten Betrages dadurch erlitten habe, dass er das Geld später erhielt und infolgedessen verhindert war, dasselbe durch Ein- und Verkauf neuer Waare in der Zwischenzeit nutzbringend umzusetzen, wurde nicht zugelassen.

Durch die Entscheidung der ersten Instanz (Bezirksgericht Lemberg S. I vom 9. Mai 1899, Z. $\frac{\text{C XIII 1326—98,}}{7,}$) wurde die geklagte Bahnverwaltung schuldig erkannt, dem Kläger den eingeklagten Betrag per fl. 100 sammt Zinsen und Gerichtskosten zu ersetzen, und zwar aus folgenden Gründen:

Dass die Ueberschreitung der Lieferfrist wirklich stattgefunden habe, gesteht der Vertreter der beklagten Bahnverwaltung zu; es erhellt dies übrigens auch aus dem Frachtbriefe selbst. Nach § 86 B.-R. haftet die Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Versäumung der Liferfrist entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte. Der Beschädigte ist hingegen nicht verpflichtet, seinen Schaden nachzuweisen, denn nach dem § 87 B.-R. kann eine Vergütung auch ohne Nachweis des Schadens beansprucht werden, wenn die Versäumung der Lieferfrist 12 Stunden übersteigt. Was die Höhe der Entschädigung anbelangt, so beträgt dieselbe bei einer Verspätung von mehr als vier Tagen im Falle der Declaration des Interesse an der Lieferung die ganze Fracht. Diese Vergütung des Schadens gebührt dem Kläger schon für die verspätete Ablieferung selbst, ohne Nachweis eines anderweitigen wirklichen Schadens.

Ueber Berufung der verurtheilten Bahnverwaltung wurde das erstrichterliche Urtheil durch die Entscheidung des k. k. Landesgerichtes in Lemberg vom 7. September 1899, Z. $\frac{\text{Bc V 181—99}}{2}$, mit folgender Motivirung bestätigt:

Die Bestätigung des erstrichterlichen Urtheiles erfolgt aus dessen zutreffenden Gründen, wobei auf die Ausführungen des Berufungswerbers zu bemerken ist, dass, obwohl nach der Fassung der §§ 86 und 87 B.-R. im Principe der Gegenbeweis, dass trotz der eingetretenen Lieferfristüberschreitung ein Schaden nicht entstanden sei, nicht ausgeschlossen ist, doch schon aus der Natur des Handelsgeschäftes folge, dass im vorliegenden Falle ein Schaden sowohl in der verspäteten Geldübernahme, als auch an dem nicht ziffermässig näher zu bezeichnenden Interesse des Aufgebers und Empfängers, dass die Sendung zur vorgeschriebenen Zeit abgeliefert werde, eingetreten sei, insbesondere da das kaufmännische Interesse auf die pünktliche Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen gerichtet ist. Die beklagte Bahnverwaltung gesteht selbst zu, dass im gegenwärtigen Falle für den Kläger ein Schaden wirklich entstanden ist, und zwar zumindest in der Höhe der Verzugszinsen vom Kaufpreise für die Zeit vom Tage, an welchem die Ablieferung der Waare erfolgen sollte, bis zur Zeit der wirklichen Ablieferung derselben, und da nach § 87 B.-R. die Vergütungsbeträge für die Lieferfristüberschreitungen schon im Voraus im Verhältnisse zum Frachtbetrage gesetzlich fixirt wurden, somit als im Voraus fixirte Conventionalstrafen, die nach Artikel 284 H.-G.-B. keiner Beschränkung in Ansehung des Betrages unterliegen, anzusehen sind, so kann auch von einer Beschränkung der fixirten Schadenshöhe durch Eruirung des factischen Schadens nicht die Rede sein. Die Lieferfristverspätung beträgt über vier Tage, somit gebührt dem Kläger nach § 87/II B.-R. eine Vergütung in der Höhe der ganzen Fracht, jedoch nicht über die Höhe des declarirten Interessenbetrages.

Die Einwendung des Mangels der activen Klagelegitimation im Sinne der §§ 64, 66, 67, 73 B.-R. ist ebenfalls ganz unbegründet, da die Sendung an die Adresse des Klägers aufgegeben und unter seiner Adresse gegen die von ihm abgegebene Empfangsbestätigung bezogen wurde, und es somit ganz belanglos ist, dass die Waare im Wege einer Transaction an die Firma A. H. verkauft wurde, weil eben gegenüber der Eisenbahn der Kläger und niemand anderer als Empfänger angesehen werden muss.

Die gegen diese Entscheidung erhobene Revision wurde vom Obersten Gerichtshofe mit Entscheidung vom 4. Jänner 1900, Z. 16.233, unter folgender Begründung zurückgewiesen.

Der in der vorliegenden Revisionsschrift geltend gemachte Revisionsgrund der angeblich unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache nach § 503, Z. 4, C.-P.-O. ist im gegebenen Falle nicht vorhanden, vielmehr erscheint die angefochtene Entscheidung des Berufungsgerichtes vollkommen gesetzlich begründet, weshalb es genügt, auf die sach- und gesetzmässigen Gründe dieser Entscheidung zu verweisen. Die Ansicht der Revisionswerberin, dass die Eisenbahn nach §§ 86 und 87 B.-R. nur den durch Versäumung der Lieferfrist thatsächlich entstandenen Schaden zu ersetzen verpflichtet sei, ist nicht stichhältig und findet in der ausdrücklichen Bestimmung des § 87 B.-R., wonach für eine mehr als zwölfstündige Lieferfristversäumung, ohne jeden Nachweis eines Schadens, der Rückersatz eines bestimmten Theiles der Fracht, beziehungsweise der ganzen Fracht als Vergütung gebührt, ihre volle Widerlegung. Diese Vergütung hat unstreitig die rechtliche Natur einer Conventionalstrafe, die nach Artikel 284 H.-G.-B. keiner Beschränkung unterliegt.

Demnach war die lediglich aus dem Revisionsgrunde des § 503, Z. 4, C.-P.-O. erhobene Revision als gesetzlich unbegründet zurückzuweisen.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Durch Pfändung der Frachtschriftstücke, welche zur Behebung der Nachnahme berechtigen, erwirbt der Spediteur noch keinen Anspruch weder auf Bezug des Nachnahmebetrages, noch auch auf die Waare selbst, wenn diese bereits dem Verfrächter zur Expedition übergeben wurde.

Das Pfandrecht des Spediteurs erstreckt sich im Sinne der Bestimmungen des Artikels 388 des ungarischen Handelsgesetzes auf alle Waaren, die in seinem Besitze sind oder über die er verfügt. Nun besteht aber bei einem grossen Theil der Speditionsfirmen der Usus, die zur Verfrachtung übernommene Waare, wenn dieselbe mit einer Nachnahme belastet erscheint, zu belehnen und die Frachtschriftstücke, welche zur Behebung der Nachnahme berechtigen, in Pfand zu nehmen, in den meisten Fällen sogar sich selbst als Absender zu benennen, in dem Glauben, damit ihr gesetzliches Pfandrecht für alle Fälle auf die Waare oder aber auf die Nachnahme gesichert zu haben.

Dieser Interpretation seitens der unteren Gerichtsstellen entgegen hat in einem kürzlich vorgekommenen Falle, in welchem das zur Spedirung übernommene Frachtgut bereits der Bahnverwaltung zur weiteren Behandlung übergeben war, in ihrer Entscheidung ad Z. 984 ex 1899 den als Kläger auftretenden Spediteur mit seiner Klage aus dem Grunde abgewiesen, weil er hinsichtlich der durch ihn verfrachteten Waare nicht ausdrücklich angegeben hatte, dass dieselbe sich noch in seinem Besitze befindet, und zu Recht erkannt, dass in Auslegung der oben angeführten gesetzlichen Bestimmung das Pfandrecht des Spediteurs auf die in dessen Besitz befindlichen Waaren eingeschränkt ist.

Budapester Personenverkehr per Eisenbahnen und Schiffe während der Zeit von 1880 bis Ende 1899.

Dem officiellen statistischen Ausweise über den Budapester Personenverkehr zufolge ist dieser im Laufe der letzten zwanzig Jahre, d. i. von Anfang 1880 bis Ende 1899, von insgesammt 2,469.893 Köpfen im Jahre 1880 auf 15,477.213 (+ 13,007.320 Köpfe) gestiegen, und zwar:

1. bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen von 1,015.052 Köpfen im Jahre 1880 auf deren 10,298.766 im Jahre 1899 (+ 9,283.714 Köpfe) [Tabelle A. I.];

2. bei der in Budapest (Christinenstädter und Kelenfölder Bahnhof) einmündenden Linie der Südbahn-Gesellschaft von 183.244 Köpfen im Jahre 1880 auf deren 401.526 im Jahre 1899 (+ 218.282 Köpfe) [Tabelle A. II.];

3. bei den in Budapest einmündenden Localbahnen (vom Beginne ihres Betriebes an gerechnet, d. i. binnen zwölf Jahren) von 682.838 Köpfen im Jahre 1888 auf deren 4,540.593 (+ 3,857.755 Köpfe) [Tabelle B.];

4. bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 515.833 Köpfen im Jahre 1880, gegenüber 190.393 im Jahre 1899 (— 325.440 Köpfe) [Tabelle C. III.];

5. bei der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft (vom Beginne ihres Betriebes an gerechnet, d. i. binnen vier Jahren) von 41.226 Köpfen im Jahre 1896 auf deren 45.935 im Jahre 1899 (+ 4709 Köpfe) [Tabelle C. IV.].

Die vergleichende Darstellung der Zunahme und Abnahme des Personenverkehres mit Schluss jedes einzelnen Jahres ist aus nachfolgenden Tabellen ersichtlich, und zwar:

A. Hauptbahnen.

I. Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

Jahr	Personenzahl	Jahr	Personenzahl
1880	1,015.052	1890	4,303.364
1881	1,105.760	1891	5,751.002
1882	1,083.709	1892	6,163.547
1883	1,280.033	1893	7,292.160
1884	1,455.078	1894	8,550.645
1885	2,056.507	1895	9,225.371
1886	1,894.461	1896	10,546.291
1887	1,707.183	1897	9,798.980
1888	1,849.402	1898	10,175.809
1889	3,584.848	1899	10,298.766

II. Auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft.

Jahr	Personenzahl	Jahr	Personenzahl
1880	183.244	1890	223.720
1881	198.525	1891	227.147
1882	206.354	1892	227.517
1883	209.488	1893	249.735
1884	230.732	1894	279.509
1885	212.011	1895	346.172
1886	184.258	1896	444.166
1887	184.382	1897	379.290
1888	183.234	1898	464.640
1889	214.944	1899	401.526

B. In Budapest einmündende Localbahnen.

Jahr	Szent-Lörincz	Haraszti	Czinkota	Szent-Endre	Budapest-Esztergom	Budapest-Budafok (elektr.)	In Summa
	Anzahl der beförderten Personen						
1888	257.467	260.216	107.923	57 232	—	—	682.838
1889	265.663	296.308	291.249	224 587	—	—	1,077.807
1890	270.422	337.011	267.269	188.062	—	—	1,062.764
1891	279.268	322.090	346.053	196.330	—	—	1,153 741
1892	351.413	470.982	362.164	198.294	—	—	1,383.553
1893	437.022	576.933	354 730	215.543	—	—	1,583.928
1894	515.549	767.245	495.043	233.708	—	—	2,011.545
1895	624.724	1,300.232	1,093.298	314.770	—	—	3,333.024
1896	728.834	1,028.426	572.480	215.823	166.267	—	2,711.899
1897	1,148.273	1,222.790	649.168	228.400	242.237	—	3,490.868
1898	1,336.567	1,251.616	768.300	268.434	333.648	—	3,158.565
1899	1,421.973	1,331.805	900.449	354.132	382.770	149.464	4,540.593

C. Im Donauverkehre.

III. Mit Schiffen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Jahr	Personenzahl	Jahr	Personenzahl
1880	515.833	1890	645.084
1881	544.771	1891	556.029
1882	572.920	1892	262.144
1883	553.792	1893	258.236
1884	576.888	1894	266.326
1885	603.013	1895	270.172
1886	589.448	1896	284.099
1887	566.994	1897	205.276
1888	511.533	1898	195.005
1889	566.005	1899	190.393

IV. Mit Schiffen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft seit der Eröffnung ihres Betriebes für den Personenverkehr.

Jahr	Personenzahl	Jahr	Personenzahl
1896	41.226	1898	44.198
1897	40.739	1899	45.935

Die Gesammtzahl der Ankommenden verhält sich zu jener der Abreisenden per Jahr:

Jahr	Ankommende	Abreisende	Insgesammt
1880	982.108	732.021	1,714.129
1881	981.534	875.522	1,849.056
1882	970.014	892.969	1,862.983
1883	1,063.584	979.729	2,043.313
1884	1,168.253	1,094.445	2,262.698
1885	1,498.481	1,373 050	2,871.531
1886	1,411.084	1,257.083	2,668.167
1887	1,269.629	1,188.930	2,458.559
1888	1,636.602	1,590.405	3,227.007
1889	2,779.451	2,664,153	5,443.604
1890	3,458.492	3,376.440	6,834.932
1891	3,829.355	3,858.564	7,687.919
1892	4,030.751	4,006 010	8,036.761
1893	4,748.238	4,635.821	9,384.050
1894	5.642.475	5,465.050	11,108.025
1895	6,623.515	6,511.224	13,174.739
1896	7,042.154	6,985.527	14,027.681
1897	6,941.093	6,974.760	13,915.853
1898	7,383.733	7,454.483	14,839.216
1899	7,682.143	7,795.070	15,477.213

Die bedeutendste Verkehrssteigerung weisen die in Budapest einmündenden Localbahnen auf, deren Personenverkehr binnen zwölf Jahren um rund 70 pCt. zunahm, während jener der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft während der letzten zwanzig Jahre um rund 40 pCt. abnahm; der Verkehr der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft nahm binnen vier Jahren um rund 0·5 pCt. zu.

Speciell den Budapester Verkehr des Jahres 1899 im Vergleiche zu jenem des Vorjahres betrachtend, stellt sich dieser bei einem Gesammtverkehre von 15,477.213 Personen um 539.997 Personen höher.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Sattledt-Grünau. (Oberbaunormalien.) Die vom Verwaltungsrathe der Welser Localbahn-Gesellschaft vorgelegten Normalpläne für den Oberbau der Localbahn Sattledt-Grünau wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 10.309.]

Projectirte Localbahn Laun-Libochowitz. (Anschlussstrecke km 19·5—20·6/7: Ergebniss der politischen Begehung; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 24. Februar durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Anschlussstrecke km 19·5—20·6/7 der projectirten Localbahn Laun-Libochowitz an die Station Libochowitz der Linie Loboschitz — Libochowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlung hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für die benannte Anschlussstrecke mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 18.265.]

Projectirte Localbahn Eferding-Peuerbach. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von einem Actionscomité vorgelegten generellen Projectes für die normalspurige Localbahn von der Station Eferding der Localbahn Wels-Aschach über Waizenkirchen nach Peuerbach die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 6. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Carl Graf betraut. [E.-M.-Z. 26.101.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate April 1900 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	682	33167	930	34779	159	203	16	378	1·1	281	.	14	11	72	.	.	.	.	3
„ Linz	429	4082	270	4781	50	113	.	163	3·4	176	13	71	.	.	.	.	1	.	2
„ Innsbruck	240	1908	180	2328	28	28	1	57	2·4	83	4	18	.	.	.	.	.	.	1
„ Villach	300	2464	2900	5664	31	120	21	172	3·0	164	.	20	.	.	.	.	1	.	.
„ Triest	60	871	120	1051	8	8	1	17	1·6	16	.	1	.	.	.	.	.	.	11
„ Pilsen	180	1847	3874	5901	16	102	49	167	2·8	120	8	77	.	8	.	.	.	.	29
„ Prag	183	2835	2256	5274	8	120	39	167	3·1	115	.	44	4	4	.	.	.	.	32
„ Olmütz	.	1671	2879	4550	.	10	22	32	0·7	12	.	17	2	.	.	.	1	.	7
„ Krakau	182	1983	780	2945	10	20	1	31	1·0	29	1	7	1	.	.	.	1	.	.
„ Lemberg	180	1740	630	2550	7	.	.	7	0·2	7	.	.	.	.	.	.	1	.	.
„ Stanislau	120	1200	2612	3932	10	7	4	21	0·5	9	.	11	.	1	.	.	.	.	2
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	16	1021	480	1517	.	20	.	20	1·3	18	6	32	.	.	.	.	.	.	5
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1140	990	2310	14	16	5	35	1·5	45	.	69	.	11	.	.	3	.	4
Buschtěhrader Eisenbahn	136	434	1537	2107	42	40	61	143	6·7	42	.	80	.	21	.	.	.	.	57
Eisenbahn Wien-Aspang	.	401	684	1085	.	25	.	25	2·3	9	.	15	1	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	.	310	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	641	5153	4203	9997	56	230	10	296	2·9	263	14	126	7	.	.	1	3	.	37
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	120	540	.	660	5	5	.	10	1·5	5	3	2	.	.	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	3	3	6	2·5	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	360	5734	150	6244	9	33	.	42	0·6	39	1	12	.	.	.	.	.	.	31
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	589	5448	3643	9680	97	183	21	301	3·1	255	3	190	6	.	.	.	.	8	13
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	315	39	354	.	7	.	7	1·9	7	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1207	6191	420	7818	177	109	18	304	3·8	212	8	78	.	7	.	3	2	.	27
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2011	.	2011	.	6	.	6	0·3	5	.	1	.	.	.	.	.	.	8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	540	.	540	.	1	.	1	0·2	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.

Die auf der Buschtěhrader Eisenbahn in grösserer Anzahl vorgekommenen Zugsverspätungen sind zumeist durch die infolge raschen Schmelzens des Schnees entstandenen Damm- und Lehnenrutschnngen verursacht worden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Februar die Haltestelle Schneeberg i. M. an der Strecke Königs-Wusterhausen—Grunow im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Halle a. d. Saale, welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehre und dem Personenverkehre diente, auch für den Güterverkehr; der Haltepunkt Carspach-Sonnenberg an der Strecke Altkirch—Pfirt der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Expressgutverkehr; der Haltepunkt Holländerdorf zwischen den Stationen Halberg und Lubasch an der Strecke Rogasen—Czarnikau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr mit Stationen der Strecke Rogasen—Czarnikau; Gepäckstücke werden von Holländerdorf unabgefertigt mitgenommen und die Fracht hiefür wird auf der nächsten geeigneten Station erhoben; am 5. Februar die Station V. Cl. Obernau der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg; ferner am 10. Februar der Haltepunkt Gottesthal zwischen den Stationen Dammerkirch und Altmünsterol an der Strecke Mühlhausen—Altmünsterol der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr.

— (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate Februar.) Die Einnahmen im Monate Februar stellen sich auf Mk. 95,917.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mk. 7,329.000. Der Personenverkehr brachte Mk. 20,471.000 (+ 365.000), der Güterverkehr Mk. 67,606.000 (+ 5,653.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,840.000 (+ 1,311.000). Für die Zeit vom 1. April 1899 bis 28. Februar 1900 sind Mk. 1.213,100.000 oder Mk. 67,113.000 mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit Mk. 16,534.000 auf den Personenverkehr, mit Mk. 42,356.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 8,223.000 auf sonstige Quellen.

— (Bahnverbindung Lindau—bayerisch-württembergische Landesgrenze gegen Friedrichshafen.) Für die Herstellung dieser Verbindung wurde mit Gesetz vom 1. April 1896 ein Gesammtcredit von Mk. 1,426.200 genehmigt. Bei der Ausarbeitung der Einzelentwürfe dieser Bahnstrecke hat sich jedoch gezeigt, dass diese Linie auf einer Gesammtlänge von etwa 1·5 km tiefgründige Moore von 2·5 bis 4·5 m Mächtigkeit zu überschreiten hätte; es war daher zu befürchten, dass bei diesen äusserst ungünstigen Untergrundverhältnissen sowohl für den Bau als auch für die zukünftige Unterhaltung dieser Bahn übermässig grosse Kosten erwachsen würden und deshalb dringend geboten, diesen Moorgründen thunlichst auszuweichen. Bei der demzufolge geänderten Bahnführung haben sich nun durch die erhebliche Steigerung der Grundwerthe, der Materialpreise, der Arbeitslöhne u. s. w. Mehrausgaben im Gesammtbetrage von Mark 470.000 ergeben, deren nachträgliche Deckung die bayerische Staatsregierung beim Landtage beantragte. In Würdigung der Begründung dieser Forderung hat die Kammer der Abgeordneten in ihrer Sitzung am 16. März den ihr vorgelegten diesbezüglichen Gesetzentwurf einstimmig angenommen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Anwendung grosser Heizflächen bei Locomotiven.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Eisenbahn-Direction Berlin eine Zusammenstellung über die Grössenverhältnisse einer Anzahl von Locomotiven amerikanischer Bauart zugehen lassen, aus der ersichtlich ist, dass namentlich in Nordamerika vielfach Locomotiven verwendet werden, deren Heizflächen im Verhältniss zur Leistung sehr reichlich bemessen sind, so dass die Dampferzeugung, bezogen auf 1 m² Heizfläche, kaum halb so gross ausfällt, als bei Locomotiven gleicher Gattung der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Da es nicht ausgeschlossen ist, dass hiedurch seitens der Eisenbahn-Verwaltungen in Amerika erhebliche wirthschaftliche Vortheile erzielt werden, insofern einerseits bessere Verwerthung des Brennmaterials, andererseits geringere Ausbesserungskosten und höhere Ausnützung der Locomotiven erzielt werden, die geringere Beanspruchung der Heizfläche auch die Verwendung flusseiserner Feuerkisten ermöglichen dürfte, die sich bei den Locomotiven der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bisher nicht als haltbar erwiesen haben, so sollen, um festzustellen, inwieweit diese Annahmen zutreffen, eine Anzahl Locomotiven in Dienst gestellt werden, deren Heizflächen so gross bemessen sind, wie dies bei dem grössten zulässigen Raddruck angängig ist. Zu einem solchen Versuch werden sich namentlich die $^4/_5$ gekuppelten Güterzuglocomotiven, sowie die $^2/_4$ und $^3/_5$ gekuppelten Personenzuglocomotiven eignen, da diese Locomotiven eine Vergrösserung der Heizfläche ohne Ueberschreitung des zulässigen Raddrucks gestatten. Um nun gleichzeitig ein Urtheil zu gewinnen, ob und inwieweit überhaupt die in Nordamerika übliche Bauart der Locomotiven der normalen vorzuziehen sein möchte, erachtet der Minister es für zweckmässig, die zu erwähntem Versuche in Aussicht zu nehmenden Locomotivgattungen im Wesentlichen nach nordamerikanischem Muster zu erbauen, also namentlich auch mit Barrenrahmen und flusseisernen Feuerkisten auszurüsten. Die Eisenbahn-Direction in Berlin ist daher beauftragt, im Locomotivausschusse über diese Angelegenheit zu berathen und die Entwürfe zu solchen Locomotiven bald vorzulegen. Der Minister hat dabei noch bemerkt, dass die Bayerischen Staatseisenbahnen zwei $^4/_5$ gekuppelte viercylindrige Güterzuglocomotiven nordamerikanischer Herkunft in Dienst gestellt haben, die, soweit bekannt geworden ist, bei tadelloser Ausführung erheblich weniger kosten, als Locomotiven ähnlicher Gattung der preussischen Eisenbahn-Verwaltung.

— (Befugniss der Dienstvorsteher zu vorläufigen Cassenanweisungen.) Durch Allerhöchsten Erlass vom 30. Jänner ist ein Nachtrag zur Verwaltungsordnung für die preussischen Staatseisenbahnen genehmigt, inhalts dessen nicht nur, wie schon bisher, den Vorständen der Inspectionen und Bauabtheilungen, sondern auch den Dienstvorstehern von dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Befugniss zu vorläufigen Cassenanweisungen ertheilt werden kann. Unter Dienstvorstehern sind im Sinne der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung alle Vorstände von Dienststellen, z. B. Stationsvorsteher, Bahnmeister, Haltestellen-Aufseher u. s. w., zu verstehen; sonach bedeutet der Erlass eine weitere bedeutende Erweiterung der Befugnisse dieser Dienststellen.

— (Eisenbahn-Betriebsinspectionen Angerburg und Allenstein 4.) Im Bezirke der Eisenbahn-Direction Königsberg i. Pr. wurde am 1. April eine neue Eisenbahn-Betriebsinspection, und zwar in Angerburg errichtet und gleichzeitig die Betriebsinspection Allenstein 4 aufgelöst.

Bayern. (Ausbau des pfälzischen Bahnnetzes und Beschaffung von Betriebsmitteln für dieses Netz.) In den am 14. und 15. März stattgehabten Sitzungen des bayerischen Landtages kamen

a) der Entwurf eines Gesetzes, die Herstellung von Eisenbahnen localer Bedeutung in der Pfalz, und
b) der Entwurf eines Gesetzes, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, sowie Beschaffung von Fahrmaterial für die Pfälzischen Bahnen betreffend, zur Berathung.

In der Generalversammlung zu a) wurde seitens des Berichterstatters im Namen sämmtlicher Abgeordneten aus der Pfalz dem Befremden Ausdruck verliehen, dass die Pfalz gegenüber dem rechtsrheinischen Bayern in dem vorliegenden Gesetzentwurfe zu karg bedacht worden wäre, da für letzteres 34 Localbahnlinien mit einem Aufwande von Mk. 46,000.000 und einer Länge von über 600 km, für die Pfalz dagegen nur drei Linien mit etwa Mk. 2,000.000 und nur 29·5 km Länge in Antrag gebracht worden seien. Der Vertreter der Staatsregierung wies jedoch in längerer Ausführung nach, dass diese für die Pfalz in Bezug auf das Eisenbahnwesen keine geringere Fürsorge entwickle als für die übrigen bayerischen Landestheile. Nach Schluss der Einzelberathung wurde sodann der Gesetzentwurf a), enthaltend die Herstellung einer schmalspurigen Localbahn von Speyer nach Geinsheim im Betrage von Mk. 980.000, einer Localbahn von Biebermühle nach Waldfischbach im Betrage von Mk. 714.500 und einer schmalspurigen Localbahn von Alsenz nach Obermoschel im Betrage von Mk. 258.000 einstimmig angenommen.

Für die nach Gesetzentwurf b) auszuführenden Bauten, sowie für Beschaffung von Fahrmaterial ist der Gesammtgeldbedarf auf Mk. 5,410.000 veranschlagt. Begründet ist die Forderung mit der auch bei den Pfälzischen Bahnen in gleicher Weise wie bei den Bayerischen Staatseisenbahnen anhaltenden Verkehrssteigerung. Von vorgenanntem Gesammtgeldbedarf ist der Betrag von Mk. 1,890.000 für die Durchführung des zweiten Geleises auf der Alsenzbahn bestimmt, während der übrige Theil zur Erweiterung von Bahnhöfen, Herstellung der jetzt vorgeschriebenen verbesserten Signaleinrichtungen und zur Beschaffung von Fahrmaterial, Werkstättenbedarf und Maschinen verwendet werden soll.

Von diesen Aufwendungen sind die nachstehenden grösseren besonders erwähnenswerth:

1. Bahnhof Zweibrücken; dieser hat durch das starke Anwachsen des eigenen und des durchgehenden Verkehres immer grössere Bedeutung gewonnen, weshalb im Einklange hiemit der Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Einrichtungen besondere Aufmerksamkeit gewidmet und für Beschaffung der noch fehlenden vorgesorgt werden muss; die Kosten hiefür sind auf Mk. 107.500 veranschlagt.
2. Bahnhof Pirmasens; hier erheischt die ausserordentlich rasche Entwicklung der Stadt auch eine sehr rasche Steigerung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes, und beträgt der Gesammtbedarf hiefür Mk. 52.500.
3. Bahnhof Eisenberg; durch den Ausbau dort befindlicher Klebsandgruben und Anlage von Thonwaarenfabriken und des dadurch sehr in die Höhe gehenden Güterverkehres ist eine gründliche Erweiterung der Geleiseanlagen nebst Zubehör nicht mehr zu umgehen, und beträgt das Gesammterforderniss hiefür Mk. 250.000.
4. Hauptbahnhof Kaiserslautern; für die dringenden Erweiterungen desselben, nämlich Verlängerung der Güterhalle, sowie Errichtung einer weiteren Kohlen- und Wasserstation beträgt der vorgesehene Aufwand Mk. 159.000.

Um ferner den Vorschriften der mit 1. October 1898 eingeführten neuen Betriebsordnung für die Hauptbahnen Bayerns zu entsprechen, sind eine grössere Anzahl von Stationen mit Ausfahrts-, Durchfahrts- und Vorsignalen zu versehen, wobei die bestehenden Stellwerksanlagen entsprechend abzuändern und zu ergänzen sind; hievon treffen auf die Linien der neueren Ludwigsbahn 37, auf jene der Maximiliansbahn 17 und auf die der Nordbahnen 30 Stationen mit einem Gesammtkostenaufwand von Mk. 840.000. Sodann mussten in den beiden Centralwerkstätten zu Ludwigshafen und Kaiserslautern, um den an sie herangetretenen gesteigerten Anforderungen entsprechen zu können, Erweiterungsbauten ausgeführt werden, deren Kostenaufwand sich auf Mk. 204.082 beziffert.

Endlich erfordert der von Jahr zu Jahr rasch zunehmende Verkehr naturgemäss auch immer wiederkehrende Vermehrungen des Fahrmaterials, und sollen deshalb beschafft werden: 6 Personenzuglocomotiven im Kostenbetrage von Mk. 408.000; 12 dreiachsige Personenwagen I. II. Classe, 3 vierachsige D-Wagen I./II. Classe und 3 vierachsige D-Wagen III. Classe im Kostenbetrage von Mk. 432.300; 12 dreiachsige Gepäckwagen zu Mark

109.200 und 150 bedeckte Güterwagen (darunter 50 Bremswagen) mit 15 t Tragkraft, veranschlagt auf Mk. 504.500; ausserdem für die schmalspurigen Localbahnen noch 2 Tenderlocomotiven, 15 Personenwagen III. Classe und 5 bedeckte Güterwagen, zusammen im Kostenbetrage von Mk. 154.700.

Auch dieser Gesetzentwurf fand nach Antrag des Berichterstatters der Abgeordnetenkammer einstimmige Annahme.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Russland. (Gründung einer Gesellschaft für elektrische Anlagen zum Betriebe von Strasseneisenbahnen etc. in Petersburg.) Die mit specieller Genehmigung des Czars constituirte „Internationale Gesellschaft für elektrische Anlagen" in Petersburg, welche mit einem Actiencapitale von vorläufig Rubel 6,000.000 gegründet wurde, hat, wie berichtet wird, bereits so zahlreiche Aufträge für Einrichtung elektrisch betriebener Strasseneisenbahnen, elektrischer Beleuchtungsanlagen, Betriebsmaschinen für Elevatoren in Hafenplätzen und für elektrische Tonage (Schiffs zug) auf Flüssen übernommen, dass die Gesellschaft bereits eine Erhöhung ihres Stammcapitals in Aussicht genommen hat.

— (Bau der Linie Tiflis—Wladikawkas.) Der auf Staatskosten auszuführende Bau der Linie Tiflis—Wladikawkas (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) wird bereits in nächster Zeit in Angriff genommen werden. Die Kosten dieser 160 km langen Linie, welche im äussersten Südwesten der asiatischen Gebietstheile Russlands in südnördlicher Richtung über das (Kaukasus-)Gebirge bis Wladikawkas führen und dort seinerzeit Anschluss an das Cis-kaukasische Eisenbahnnetz und durch dessen Vermittlung an das in internationaler Verbindung stehende russische Eisenbahnnetz finden wird, sind mit Frcs. 61.500 präliminirt.

— (Projectirter Bau der Linie Warschau — Kalisch.) Eine Gruppe russischer Capitalisten und Banken, an deren Spitze der Grosscapitalist Baron Fiesenhausen steht, hat vom kaiserl. russischen Staatsrathe die Concession zum Baue und Betriebe der projectirten Linie Warschau — Kalisch erworben. Die von der Knotenpunktstation Warschau abzweigende Linie wird im Bereiche des an preussisches Gebiet angrenzenden Gouvernements Kalisch in transversaler Richtung bis zu dessen gleichnamigem Vororte führen. Im Anschlusse an das preussische Eisenbahnnetz wird die Verbindung zwischen Warschau und Berlin den gegenwärtigen Verbindungen gegenüber via Kalisch wesentlich abgekürzt werden; ausserdem ist diese Linie von Bedeutung für den orientalischen Import- und Exportverkehr über die Transsibirischen Bahnen via Warschau—Berlin.

— (Convention mit der kaiserl. Ottomanischen Regierung in Angelegenheit des Ausbaues der kleinasiatischen Eisenbahnen.) Der Sultan hat den Vorschlag der kaiserl. russischen Regierung, den Bau eines Eisenbahnnetzes im Bereiche Kleinasiens (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) im Anschlusse an die kaukasischen und kaspischen Bahnen Russlands, betreffend im Principe genehmigt, und wird das Erscheinen der diesbezüglichen kaiserl. Irade schon in nächster Zeit gewärtigt. Die Hauptpunkte des Conventionsentwurfes sind folgende: Die Pforte gewährt das ausschliessliche Vorrecht zum Baue und Betriebe von Eisenbahnen innerhalb eines genau zu präcisirenden Gebietes (Zone) im Bereiche von Kleinasien jenem von der kaiserl. russischen Regierung als finanzkräftig und vertrauenswürdig empfohlenen Consortium russischer Capitalisten uud Bauunternehmer in gleicher Weise, wie dies seinerzeit dem reichsdeutschen Syndicate für den Bau und Betrieb der anatolischen Linien gegenüber gepflogen wurde. Diese Zone umfasst im Westen nahezu das gesammte Küstengebiet am Schwarzen Meere im Bereiche des Vilajets Kastamuni bis Eregli 200 km von Constantinopel (das alte Heraclea) und im Südosten jene der Vilajets Trapezunt und Erzerum, sowie Gebietstheile der Vilajets Sivas, Kharput und Bitlis (Mush). Die Südgrenze der russischen Betriebssphäre reicht bis zu der dem reichsdeutschen Syndicate zugesprochenen Zone im Bereiche Anatoliens, woselbst sie andererseits gegen Westen durch die bereits im Betriebe stehende Theilstrecke Adabazar—Eregli der anatolischen Bahnen begrenzt ist. In türkischen Regierungskreisen wird dem Umstande, dass Russland auf den ursprünglich geltend gemachten Anspruch der Concessionirung zu Gunsten der Regierung verzichtete, und sich mit deren Gewährung an ein russisches Syndicat einverstanden erklärte, ein besonderes Gewicht beigelegt.

Schweden. (Bau der nördlichst gelegenen Eisenbahnlinie der Erde.) In Schweden ist gegenwärtig die Linie Gellivar—Ofoten im Baue begriffen, welche insbesondere wegen der Ausbeute reicher Eisenlager und ausgedehnter Kohlenreviere von Bedeutung ist; das Product dieser Eisenlager wird als so vorzüglich bezeichnet dass es nicht nur die hochentwickelte heimische Eisenindustiie zu fördern berufen, sondern auch als Exportgut insbesondere fürDänemark und Norddeutschland gesucht sein wird. Die neue Bahn, welche im Laufe des Jahres 1902 dem Verkehre übergeben werden soll, ist derzeit die nördlichst gelegene Linie des Eisenbahnnetzes der Erde.

Griechenland. (Eisenbahnbauten.) Die kgl. griechische Regierung hat den successiven Ausbau ihres derzeit noch schwach eutwickelten Eisenbahnnetzes beschlossen, und zwar vorläufig in einer Länge von ca. 500 km. Von besonderer Bedeutung ist die von Piräus-Athen aus bis Larissa führende Linie, deren Finanzirung, wie berichtet wird, bereits sichergestellt ist. Durch diese Linie wird seinerzeit durch Anschluss an die Orientbahnen iu Saloniki das griechische Eisenbahnnetz in den internationalen Verkehr einbezogeu werden. Weitere zunächst zur Ausführung gelangende Linien sind die 120 km lange Peloponnes-Bahn, welche von Pyrgos (an der Küste des Jonischen Meeres) bis Kyparissa und Meligala am Peloponnes führt, und schliesslich die Verlängerung der im Norden des Landes gelegenen Eisenbahn Trikala-Phersala-Velo bis Pelion am Aegäischen Meere, welche von der Linie Athen-Piräus—Larissa gekreuzt wird.

England. (Personenverkehr und Einnahmen aus diesem auf den englischen Eisenbahnen, mit Ausnahme von Strasseneisenbahnen, Gewerks- und Schleppbahnen im Jahre 1899.) Dem officiellen statistischen Ausweise des „Board of Trade" zufolge wurden im Bereiche der öffentlichen Eisenbahnen Grossbritanniens und Irlands (mit Ausnahme von Strasseneisenbahnen etc. [siehe Ausweis pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1900]) insgesammt 914,281.000 Reisende gegenüber deren 878,698.000 im Jahre 1898 befördert. Die Zunahme betrug somit rund 35 Millionen Passagiere. Der Verkehr des Jahres 1899 vertheilt sich nach folgenden Ziffern auf die einzelnen Wagenclassen, und zwar benützten

die	I. Wagenclasse rund	27,822.000 Personen
„	II. „ „	50,988.000 „
„	III. „ „	835 471.000 „

Der Personenverkehr ergab im Jahre 1899 Livres Sterling 32.776.000 gegenüber jenem des Vorjahres 1898 mit L. St. 31,346.000 (+ L. St. 1,436.000). Je nach der Wagenclasse wurden vereinnahmt

	Livres Sterling
I. Classe	3,039.000
II. „	2,362.000
III. „	24,516.000
für Jahreskarten	2,859.000

Schiffahrt.

Württemberg. (Dampfschiffahrt auf dem Bodensee im Jahre 1898/99.) Laut des Verwaltungsberichtes der kgl. Württembergischen Verkehrsanstalten für das Jahr 1898/99 bestanden die Betriebsmittel der württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt im Berichtsjahre in 8 Dampfbooten, 1 Dampfbarkasse, 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajectkähnen. Die genannten Fahrzeuge führten aus 4873 Fahrten (gegen das Vorjahr mehr 173) mit 189.165 (+ 6462) km Wegelänge. Mittelst der Trajectkähne wurden 5359 beladene und 3481 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See gebracht (1172 beladene und 415 leere Wagen mehr als im Vorjahre). Befördert wurden 249.798 Personen (gegen 227.801 im Vorjahre), 50,370.810 kg Einzel- und Wagenladungsgüter, ausgenommen Getreide, 14,712.120 kg Getreide (gegen 41,216.030 kg, bezw. 15,925.170 kg in 1897/98). Unter den mittelst Trajectbooten nach und von Romanshorn verschifften Wagenladungsgütern befanden sich 3813 t Brennholz (gegen 4344 t in 1897/98), 853 t Eisen (gegen 396 t), 1714 t Langholz (gegen 1428 t), 7440 t Obst (gegen 1249 t), 169 t Schnittwaaren (gegen 203 t), 2472 t Steine (gegen 1064 t), 1777 t Torf und Kohlen (gegen 2199 t), 7649 t Getreide (gegen 3787 t). Der Vermögenswerth an Schiffen sammt Zubehör, an Gebäuden und Grundstücken belief sich am 31. März 1898 auf Mk. 627.121, am 31. März 1899 auf Mk. 582.811, hat demnach um Mk. 44.310 abgenommen, was von den vorgenommenen Abschreibungen herrührt. Die Einnahmen betrugen Mk. 368.854, die Ausgaben Mk. 295.034, daher Reinertrag Mk. 73.820.

Frankreich. (Regulativ für den Schiffsverkehr im Bereiche der Pariser Section der Seine während der Dauer der Ausstellung.) Die competenten Behörden haben im Interesse der Sicherheit des Localschiffsverkehres auf der Seine während der Ausstellung ein die Dauer des täglichen Verkehres der commerciellen Schiffahrt, insbesondere der Kettenschiffe, Remorqueure und Flösse beschränkendes Regulativ in Kraft gesetzt, welchem zufolge, mit Ausnahme bestimmter Stunden des Tages, der Verkehr der vorerwähnten Fahrzeuge im Allgemeinen auf die Zeit von 1 Uhr Nachts bis 7 Uhr Morgens beschränkt, ferner die Anzahl und Ausdehnung der Landungsplätze, und speciell jener der Flösse theils reducirt, theils ausserhalb des Bereiches des Localschiffsverkehres verlegt, schliesslich der Stromaufsichtspolizei der Auftrag ertheilt wird, zur Nachtzeit auf das strengste die Durchführung der Beleuchtung der Landungsstege verankerter Schiffe, sowie der beleuchteten optischen Signale etc. zu überwachen. Ein weiteres Augenmerk hat die Strompolizei auf die Art der Verladung von Scheiter-, Werk- etc. Hölzern auf Plätten und insbesondere Langholzflössen, sowie bei letzteren auf die Consistenz der Verbindung der einzelnen Baumstämme zu richten, da die Sicherheit eines dichten Localschiffsverkehres am meisten durch freischwimmende Balken etc. bedroht ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Vom Lemberger k. k. Landes- als Handelsgerichte wird kundgemacht, dass am 28. April im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Lemberger Tramway — Filiale der Società Triestina Tramway"

ersichtlich gemacht wurde:

1. dass zufolge Bescheides vom 23. Juni 1896, Z. 10.479, Julius Urban als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht, dagegen Hermann Stern als Mitglied des Verwaltungsrathes eingetragen wurde, dass also infolge der in den Jahren 1895, 1897, 1898, 1899 geschehenen Wahlen und Wiederwahlen der Verwaltungsrath nun aus Philipp Arteli, Präsidenten, und Jakob Eisner de Eisenhof, beide in Triest, Ernst Urban, Leon de Rote und Hermann Stern, alle drei in Brüssel, besteht;

2. dass jedes Jahr der Reihe nach zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes ausscheiden, dass, wenn die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes eine ungerade bliebe, jährlich nur ein Mitglied desselben ausscheidet, und dass im Falle der Erledigung einer Stelle im Verwaltungsrathe im Laufe des Jahres derselbe befugt ist, die erledigte Stelle provisorisch bis zur nächsten Generalversammlung zu besetzen;

3. dass endlich zufolge des Beschlusses ddo. 28. December 1899, Firm. 927, Soc. IV 145, folgende in den ausserordentlichen Generalversammlungen vom 6. October 1898 und 20. Mai 1899 beschlossenen und mit Erlass ddo. 1. December 1899, Z. 27251/I, der k. k. Statthalterei in Triest infolge Ermächtigung des k. k. Ministeriums des Innern ddo. 6. November 1899, Z. 35.665, genehmigten Statutenänderungen eingetragen wurden.

Das Gesellschaftscapital kann von ö. W. fl. 1,500.000 in 15.000 Actien à ö. W. fl. 100 durch Emittirung weiterer voll eingezahlter 15.000 Stück auf den Inhaber lautender Actien à ö. W. fl. 100 = K 200 bis zum Betrage von ö. W. fl. 3,000.000 = K 6,000.000 erhöht werden; vorläufig wird die Erhöhung auf ö. W. fl. 2,700.000 = K 5,400.000 beschränkt und ist die Beschlussfassung über die Emission der restirenden ö. W. fl. 300.000 = K 600.000 der Generalversammlung vorbehalten; der Verwaltungsrath wird aus wenigstens fünf und höchstens sieben Mitgliedern bestehen, und ein Drittel davon wird die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Sitz haben müssen.

— In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 8. Mai die Firma

„Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Gesellschaft ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 14. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 20, der Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Juni 1891, Z. 11.004, und des Gesellschaftsvertrages vom 19. Juli 1891 errichtete Actiengesellschaft und gründet sich nunmehr auf die in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. Februar 1893 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. August 1893, Z. 21.049, genehmigten, an Stelle der früheren mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Juni 1891, Z. 11.004, bestätigten getretenen und die in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 8. December 1899 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 5. April 1900, Z. 4618, genehmigten, theilweise geänderten Statuten.

2. Zufolge der beschlossenen und genehmigten letzterwähnten Statutenänderung wurde der Sitz der Gesellschaft von Waidhofen a. d. Th. nach Wien verlegt.

3. Das Gesellschaftscapital beträgt gegenwärtig österr. Währ. fl. 242.000 und besteht: a) aus 1000 Stück Prioritätsactien à fl. 100 im Gesammtbetrage von fl. 100.000 und b) aus 1420 Stück Stammactien à fl. 100 im Gesammtbetrage von österr. Währ. fl. 142.000.

4. In der ausserordentlichen Generalversammlung vom 8. December 1899 wurde der Verkauf der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 14. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 20, bildenden Localbahn von einem Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Gmünd zwischen den Stationen Schwarzenau-Zwettl und Göpfritz nach Waidhofen a. d. Thaya an die Actiengesellschaft Localbahn Schwarzenau-Zwettl, sowie die Auflösung (Liquidation) der Gesellschaft beschlossen, und wurden diese Beschlüsse mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. April 1900, Z. 58.137, ohne Präjudiz für die Entschliessung rücksichtlich der Uebertragung der vorgedachten Concession in die Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Zwettl", sowie unter der Voraussetzung der noch zu erwirkenden Genehmigung der hienach erforderlichen Statutenänderungen genehmigt.

5. Diese Actiengesellschaft ist demnach nunmehr in Liquidation getreten, die Firma lautet nunmehr: „Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya in Liquidation".

6. Zu Liquidatoren wurden Franz Richter, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter und niederösterreichischer Landesausschuss; Dr. Siegfried Werner, k. k. Regierungsrath, und Dr. Franz Wittmann, k. k. Notar, sämmtliche in Wien, bestellt.

7. Die Liquidationsfirma wird in der Art gezeichnet, dass unter dem vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Wortlaute der Liquidationsfirma je zwei Liquidatoren ihre Namen eigenhändig schreiben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCIII. Stückes.) Das am 30. Mai herausgegebene XCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4909: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 28. Mai 1900, Z. 49.922, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Böhmen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. Mai d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der General-Inspector der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Regierungsrath James Henry Lewis in Wien das Comthurkreuz zweiter Classe des königlich württembergischen Friedrich-Ordens;

der Lloydagent Julius Ballović in Constantinopel den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden zweiter Classe;

der Schiffscapitän Franz Mercevich in Triest das Ritterkreuz des königlich griechischen Erlöser-Ordens;

die Oberofficiale der Oesterreichischen Staatsbahnen Josef Sandner in Innsbruck und Johann Dauschek in Bludenz das Ritterkreuz des königlich rumänischen Ordens „Krone von Rumänien"

annehmen und tragen dürfen.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialvicesecretär im Eisenbahnministerium Victor Graf Attems zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Triest-Parenzo" ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Baucommissär der Oesterr. Staatsbahnen Carl Soyka zum Obercommissär der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899.

In dem vom 1. October 1899 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes ist auf Seite 23 der Frachtsatz der Classe A in der Relation Friedek-Mistek—Kesmárk von 304 Heller auf **204** Heller zu berichtigen.

Wien, am 30. Mai 1900. [552]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. Juni 1900 gelangen in der Station Schluckenau directe Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Wagenclasse nach Carlsbad, Eger und Franzensbad über Bodenbach—Aussig—Komotau zu nachbezeichneten Preisen zur Ausgabe:

	II. Cl.	III. Cl.
	Heller	
Schluckenau—Carlsbad	1049	549
„ —Eger	1293	671
„ —Franzensbad . . .		

Prag, am 29. Mai 1900. [553]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit des Tarifes, Theil II, Heft 2.

Die Giltigkeit des mit Kundmachung am 12. April 1900 in Nr. 43 dieses Blattes vom 14. April 1900 mit 1. Juni aufgehobenen Tarifes, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1895 für den obenbezeichneten Eisenbahnverband wird bis zum 31. Juli 1900 erstreckt.

Wien, am 29. Mai 1900. [554]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Inhaltsangabe in den Frachtbriefen für Holz zu Grubenzwecken beim Exporte aus Oesterreich-Ungarn.

In Ergänzung der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 31 vom 17. März 1900, sub [254], wonach die sub Absatz III für Stamm- (Rund-) Holz zu Grubenzwecken bestehenden Frachtbegünstigungen unter den bisherigen, die Abgabe an eine Grube sicherstellenden Modalitäten auch beim Exporte aus Oesterreich-Ungarn angewendet werden, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes dieser Stamm- (Rund-) Hölzer am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt, wird zur Kenntniss gebracht, dass die betreffende Frachtbegünstigung für derlei zur Ausfuhr aus Oesterreich-Ungarn gelangende Grubenhölzer nur in dem Falle Anwendung findet, wenn vom Absender ausser der Inhaltsangabe der grösste Durchmesser des Querschnittes im Frachtbriefe angeführt wird.

Wien, am 30. Mai 1900. [555]

Einführung von Rückfahrkarten und beziehungsweise neuen Gepäckstaxen im Verkehre mit Paris aus Anlass der Weltausstellung.

Mit 15. Juni 1900 gelangen im Verkehre mit Paris Rückfahrkarten für Schnellzüge mit 30tägiger Giltigkeit von Prag St.E.G., Komotau B.E.B. und Carlsbad B.E.B. zu nachstehenden Preisen, sowie neue Gepäckstaxen zur Einführung:

Paris von	über	Hin- und Rückfahrt I. Classe	Hin- und Rückfahrt II. Classe	Gepäcksfracht für je 10 kg auf den Strecken ohne Freigepäck	Gepäcksfracht für je 10 kg auf den Strecken mit Freigepäck
		Francs			
Prag St.E.G.	Eger — Nürnberg — Crailsheim — Heilbronn — Eppingen — Karlsruhe oder $\frac{\text{Heilbronn}}{\text{Stuttgart}}$ — Mühlacker	226·35	156·05	.	.
Komotau B.E.B.	$\frac{\text{Pforzheim}}{\text{Bruchsal}}$ — Karlsruhe oder ab Nürnberg über Würzburg — Mosbach — Heidelberg — Karlsruhe — Appenweier — Strassburg — Avricourt oder	211·10	148·60	3·46	1·66
Carlsbad B.E.B.	Eger — Nürnberg — Würzburg — Aschaffenburg — Mainz — Bingen — Bingerbrück — Saarbrücken — Forbach — Metz — Novéant — Pagny a. d. M. — Nancy	197·10	139·40	.	.

Prag, am 28. Mai 1900. [556] **Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.**

Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Beschränkung der Giltigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc. im Verkehre nach Lindau, Buchs und St. Margrethen, bezw. Einführung von Frachtsätzen für Bregenz transit.

Die im Tarife, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. März 1896, bezw. im Nachtrage II und V zu demselben, giltig vom 1. October 1897, resp. 1. April 1900, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für die frachtgutmässige Beförderung von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl etc. nach Lindau, Buchs und St. Margrethen haben ab 20. Juli 1900 nur für derlei Transporte nach diesen Stationen selbst oder transit derselben nach dem Auslande Giltigkeit.

Die für Lindau giltigen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre nach Bregenz transit, d. i. nur für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete zur Anwendung.

Insofern die Frachtberechnung zu den Frachtsätzen für Lindau, Buchs und St. Margrethen, bezw. Bregenz transit erfolgt, ist die Umkartirung, bezw. Rückkartirung der Sendungen in diesen Stationen nach den Vorarlberger oder anderen österreichischen Stationen ausgeschlossen.

Bei nachträglicher Anweisung, wonach eine Sendung nach Vorarlberger oder anderen österreichischen Stationen rückzubefördern ist, wird die nach den vorbezeichneten Frachtsätzen vorgenommene Frachtberechnung annullirt und die Frachtgebühr nach den allgemein giltigen Tarifbestimmungen erhoben.

Wird eine Sendung, für welche die Fracht nach diesen Frachtsätzen berechnet wurde, mittelst eines neuen Frachtbriefes wieder nach einer innerhalb des österr.-ungar. Zollgebietes gelegenen Station mit der Begünstigung der zollfreien Wiedereinfuhr zurückbefördert, so wird die Differenz zwischen der bezahlten Fracht und jener, welcher sich nach den allgemeinen Tarifbestimmungen ergibt, nachträglich eingehoben.

Wien, am 25. Mai 1900. [557]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Eröffnung der Haltestelle Langlieben.) Am 1. Mai gelangte die an der Nebenbahn Kosel-Poln. Neukirch zwischen den Haltestellen Reinischdorf und Sakrau-Suckowitz liegende Haltestelle Langlieben zur Eröffnung. Dieselbe erhält die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, lebenden Thieren, Leichen, Eil- und Frachtgütern, sowie Fahrzeugen. Dagegen ist die Haltestelle zur Annahme und Ausgabe von Sprengstoffen nicht geeignet.

Die Frachtberechnung erfolgt:

a) im Ostdeutsch-Mitteldeutschen, Ostdeutsch-Westdeutschen und Ostdeutsch-Hessischen Güterverkehr nach Massgabe der um 8 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Kosel;
b) in den übrigen deutschen Gütertarifen, an denen die Station Langlieben betheiligt ist, nach Massgabe der in denselben für die Station Langlieben bereits enthaltenen Entfernungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf Lieferung mineralischer Schwarzkohle für Locomotivbetrieb pro laufendes Jahr 1900.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer **Schwarzkohle** für die Zeit bis Ende December 1900 im Ausmasse von 20.000 Tonnen gelangt im Wege schriftlicher, bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction Wien einzubringender Offerte zur Vergebung.

Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohlen erstrecken; in allen Fällen ist jedoch anzugeben, aus welchen Schächten die Kohle gefördert und ob selbe im gewaschenen oder ungewaschenen Zustande und in welchem Mischungsverhältnisse zur Beistellung gelangen wird.

Ausser dem offerirten Quantum ist ferner noch der Preis per Tonne in Kronen und Hellern franco Waggon der Abstellstation anzugeben, und zwar zerlegt in Grubenpreis und Frachtspesen, unter Angabe eventueller Refactien.

Die der Offertstellung zugrunde zu legenden allgemeinen und besonderen Bedingnisse können bei allen k. k. Staatsbahn-Directionen behoben werden oder werden von diesen dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt mit der Aufschrift **„Offert zur Lieferung mineralischer Schwarzkohle für das Jahr 1900“** versehen, bis längstens 22. Juni l. J., Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction Wien abzugeben, und haben die Offerenten für die Einhaltung dieser Offerte bis 16. Juli l. J. verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nominirt werden.

Wien, im Mai 1900.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Julius Pintsch

WIEN, IV. Frankenberggasse 9.

Fabrik für Gasmesser Gasapparate u. Laternen.

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1543	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus Pos. H—19, Punkt 1, der Waarenclassification des Tarif-Theiles 1 bei Verladung in offenen Wagen	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, genannten Linien		Frachtzahlung für das Effectivgewicht der betreffenden Sendungen, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen bei vollständiger Ausnützung des Laderaumes und Bestätigung dieses Umstandes auf dem Frachtbriefe	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juli 1900	Localgütertarif	Verschieden	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
1544	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Holzabfall, das ist Sämmlinge, Latten- und Schwartenabfälle, ferner Klotzholzabfälle	Frassin a. M.	Hatna	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Falle bei Sendungen von welchem Holzabfalle trotz rationeller Verladung und Ausnützung des Wagenraumes das Ladegewicht nicht erreicht wird, erfolgt die Frachtberechnung nach dem Effectivgewichte der Sendung, mindestens aber für 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	33 Heller	18 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1545	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, roh und raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petrolenmbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleum-Rückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petrolenmpech), in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-) Wagen, Asphaltkokes und Petrolenmkokes; b) leere, gebrauchte Petrolenm- und sonstige Mineralölfässer	Siehe nachstehende Tabelle		zu a) Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen allgemein giltigen Tarifbestimmungen; zu b) Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für Petrolenm- und sonstige Mineralölfässer im Ansnahmetarif Nr. 25 enthaltenen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes; gelangen weniger als 60 Stück leere Fässer zur Aufgabe, so ist die Frachtberechnung zu den nachstehenden Frachtsätzen unter Zugrundelegung des Rechnungsgewichtes für 60 Fässer, welches für Holzfässer mit 2160 kg und für eiserne Fässer mit 3000 kg per Frachtbrief und Wagen festgesetzt wird, nur im Falle der ausdrücklichen Vorschrift dieser Frachtberechnungsweise am Frachtbriefe durch den Absender zulässig	vom 1. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Oesterreich-Liudau-Vorarlberger Eisenbahnverband; Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach											
	Bludenz	Bregenz und Lochau	Dornbirn	Feldkirch	Götzis	Hard-Fussach	Hohenems	Lustenau	Neuzing	Rankweil	Schwarzach	Strassenhaus
	Heller für 100 kg											
1. Stationen der K.F.N.B.												
Dzieditz	281	294	291	284	289	294	289	294	283	286	291	283
M.-Ostrau	269	282	279	272	277	282	277	282	271	274	279	271
Oderberg	271	284	281	274	279	284	279	284	273	276	281	273
Trzebinia	290	303	300	293	298	303	298	303	292	295	300	292
2. Stationen der k.k.Oe.St.B.												
Borysław	388	403	—	393	—	—	—	—	—	—	—	—
Drohobycz	386	398	—	391	—	—	—	—	—	—	—	—
Głęboka	369	384	—	374	—	—	—	—	—	—	—	—
Gorlice	339	354	—	344	—	—	—	—	—	—	—	—
Grybów	332	347	—	337	—	—	—	—	—	—	—	—
Iwonicz	352	366	—	357	—	—	—	—	—	—	—	—
Jasło	344	359	—	349	—	—	—	—	—	—	—	—
Krechowice	406	420	—	410	—	—	—	—	—	—	—	—
Krosno	349	364	—	354	—	—	—	—	—	—	—	—
Lemberg	381	396	—	388	—	—	—	—	—	—	—	—

Von	Nach											
	Bludenz	Bregenz und Lochau	Dornbirn	Feldkirch	Götzis	Hard-Fussach	Hohenems	Lustenau	Neuzing	Rankweil	Schwarzach	Strassenhaus
	Heller für 100 kg											
Lemberg-Podzamcze	384	398	—	388	—	—	—	—	—	—	—	—
Marcinkowice	339	354	—	344	—	—	—	—	—	—	—	—
Neu-Sandec	342	357	—	347	—	—	—	—	—	—	—	—
Olszanica	366	381	—	371	—	—	—	—	—	—	—	—
Peczeniżyn-Szczepanowsko	458	473	—	463	—	—	—	—	—	—	—	—
Posada-Chyrowska	366	381	—	371	—	—	—	—	—	—	—	—
Przemyśl	359	374	—	364	—	—	—	—	—	—	—	—
Rymanów	354	369	—	359	—	—	—	—	—	—	—	—
Sambor	374	388	—	379	—	—	—	—	—	—	—	—
Skołyszyn	342	357	—	347	—	—	—	—	—	—	—	—
Stróże	332	347	—	337	—	—	—	—	—	—	—	—
Ustrzyki	371	386	—	376	—	—	—	—	—	—	—	—
Wola-Łużańska	335	349	—	339	—	—	—	—	—	—	—	—
Zagórz	361	376	—	366	—	—	—	—	—	—	—	—
Zagórzány	337	352	—	342	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Station der Oe.N.W.B. und St.E.G.												
Pardubitz	227	241	239	232	—	—	237	—	—	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1546	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen, roh, der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Vajda-Hunyad	Krakau	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juni 1900	Localtarife, resp. Tarif-Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1900 für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr	Heller —	Heller 238	Heller —	Im Kartirungswege		
					Sanok				213	187	26			
1547	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Pflastersteine ans Pos. 8—55/b der Güterclassification	Wolschan	Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	Heller 66	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Kolinec						70				
1548	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	A. Calciumcarbid B. Aluminium	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen von: I. unter 5.000 kg, II. mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. III. „ 10.000 kg } Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft I, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. April 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	nach											
	Bucuresti-Filaret						Bucuresti gara de nord					
	A.			B.			A.			B.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg											
Lend-Gastein	1335	883	804	1289	830	829	1323	872	795	1280	822	821
Salzburg	1297	855	783	1251	802	801	1285	844	774	1242	794	793

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1549	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	M o r s z y n	G r o s s - P r i e s e n	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	296 Heller		Im Kartirungswege		Auf dieses Zugeständniss findet die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 145 ex 1899 sub Post-Nr. 3153 für den gleichen Artikel ab Olmütz trs. verlautbarte Frachtbegünstigung keine Anwendung
1550	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl der Pos. E—7, 8 und 9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Mähr.-Ostrau	Ottynia	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	189 Heller	163 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		
1551	Südbahn-Gesellschaft		Bruchsteine, unbearbeitete	St. Lorenzen	Spielfeld	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 5. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	33 Heller	22 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
1552	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2—A, Theil II, Heft 2, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 1. Jänner 1898	W a d o w i c e	Breslau O.S.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1900	Ausnahmetarif Nr. 2 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1898	Markpfennige: 94	87	7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt.	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Kattowitz				52	44	8			
					Königshütte O.S.				56	47	9			
					Kunigundenweiche				53	43	10			
					Myslowitz				52	41	11			
					Schwientochlowitz				55	46	9			
					Waldenburg i. Schl. ob. Bhf.				124	117	7			

1	Fortlaufende Nummer	1553	1554
2	Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
3	von der und im Namen der		
4	für Artikel	Kalk, gebrannter	Maschinentheile der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898, dann Dampfkessel bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Maschinentheile der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898, dann Dampfkessel bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Maschinen, unzerlegte, in jedem Gewichte	Maner- und Dachziegel bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Kalk, gebrannten	Mauerziegel
5	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Prerau	Wien Nordbahnhof Brünn K.F.N.B. Troppau K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof Brünn K.F.N.B. Troppau K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof Brünn K.F.N.B. Troppau K.F.N.B.	Mähr.-Ostrau	Czernotin-Kelsch	Hrachowetz
	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Czernotin-Kelsch	Otrokowitz transit	Otrokowitz transit	Otrokowitz transit	Otrokowitz transit	Otrokowitz transit	Otrokowitz transit
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen beim Baue uener Industrie-Etablissements in Zlin Verwendung finden	Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen beim Baue neuer Fabriksetablissements in Żellechowitz, bezw. deren Einrichtung Verwendung finden					
7	und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900					
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife, nnd zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898					
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	13	29	25	191 131	88	29	116 82
10	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	9	20	17	96 66	44	20	58 41
11	per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4	9	8	95 65	44	9	58 41
	Heller	Heller						
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege					
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die baufübrenden Etablissements in Zlin als Empfänger lautende Frachtbriefe, welche seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Baue neuer Industrieller Etablissements in Zlin verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht mehr zurückgestellt	Auf die banführenden Etablissements in Żellechowitz (Eisenbahnstation Lipa-Sluschowitz) als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche seitens der Station Lipa-Slnschowitz die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Bane neuer industrieller Etablissements in Żellechowitz, bezw. deren Einrichtung verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt					
14	Besondere Bemerkungen							

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1555	**Böhmischen Commercialbahnen**		Baumaterialien, Bahnwerkzeuge, Bahninventar- und Ausrüstungsgegenstände	Nimburg St.E.G.	Königstadtl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	Verschieden	Verschieden	20% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localgütertarifes der B.C.B., giltig vom 1. Jänner 1898	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bahnunternehmung der Localbahn Chlumetz-Königstadtl als Empfänger erscheinen muss, vorzulegen längstens bis Ende März 1900	Die Transporte müssen für den Ban der Localbahn Chlumetz-Königstadtl bestimmt sein. Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
28	Nr. 141 vom 12. December 1899	2857	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steine (auch Marmor), geschliffen oder polirt, unverpackt oder blos in Schutzrahmen (Pos. 8—55/d der Güterclassification der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Čerčan-Pisely, Pilsen (K.F.J.B.) und Přibram Plan	Nussdorf transit oder Wien-Praterquai	In der Rubrik 5 der nebenstehend bezeichneten Verlautbarung ist die Bestimmungsstation Wien II (K.F.J.B.) einzuschalten und bei der Station Nussdorf der Zusatz „transit“, sowie der auf die Sendungen nach Nussdorf transit Bezug habende Theil der „besonderen Bemerkungen“ unter Rubrik 14 zu streichen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 58 vom 22. Mai 1900	1471	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin)	diversen österr. Stationen	Fürth und Nürnberg C.B.	In der 7. Rubrik hat es statt „vom 1. Juli 1900“ richtig zu heissen: „vom 1. Juni 1900“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. **Wien, 7. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau eines Schiffahrtscanales und einer Schiffseisenbahn zur Verbindung der Donau bei Linz mit der Moldau bei Hohenfurt.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen dem Ingenieur Anton Waldvogel in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau eines Schiffahrtscanales und einer Schiffseisenbahn zur Verbindung der Donau bei Linz mit der Moldau bei Hohenfurt auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 19. Mai 1900. [H.-M.-Z. 16.724.]

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Zum Verfahren in Absicht auf die Feststellung der Concurrenz für die Reconstruction einer Eisenbahnzufahrtsstrasse. (Galizien.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Firma B. M . . . . & Sohn in I . . . . gegen die Entscheidung des galizischen Landesausschusses vom 6. September 1896, Z. 46.033, puncto Verhältniss der Beitragsleistung der Concurrenzparteien zu den Kosten der Reconstruction der Eisenbahnzufahrtsstrasse in I . . . . zu Recht erkannt:

„Die angefochtene Entscheidung wird wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben."

Entscheidungsgründe.

Die angefochtene Entscheidung, womit im Sinne des vorletzten Absatzes des § 4, Gesetz vom 15. April 1881, L.-G.-Bl. Nr. 46, in seiner mit dem Gesetze vom 9. März 1888, L.-G.-Bl. Nr. 38, festgestellten Fassung über das Verhältniss der Beitragsleistung der Concurrenzparteien zu den Kosten der Reconstruction der Eisenbahnzufahrtsstrasse in I . . . . erkannt wurde, konnte der Verwaltungsgerichtshof über Beschwerde der concurrirenden Firma B. M . . . . & Sohn in I . . . . nicht aufrecht erhalten, sondern musste dieselbe wegen folgender, im Verfahren unterlaufener wesentlicher Mängel aufheben:

1. Aus den Acten ergibt sich nicht, ob über die Nothwendigkeit der Reconstruction dieser Strasse die Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landesausschusse oder in Ermanglung eines solchen Einvernehmens die competenten Ministerien entschieden haben (§ 5 citirten Gesetzes).

2. Zwar ist im Protokolle vom 30. März 1896 bemerkt, dass die Firma B. M . . . . & Sohn zur Concurrenzverhandlung nicht erschienen ist; allein es erhellt nicht, dass die Firma zur Concurrenzverhandlung geladen worden wäre; es steht daher nicht fest, ob mit dieser Firma ein gütliches Uebereinkommen über das Verhältniss ihrer Beitragsleistung zum Aufwande versucht wurde (§ 4, eodem).

3. Endlich ergibt sich aus den Acten, dass vor Fällung der angefochtenen Entscheidung das gesetzlich erforderliche Einvernehmen mit der Statthalterei nicht gepflogen wurde (§ 4, eodem).

[Erkenntniss des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 27. Juni 1898, Z. 2545 ex 1897. Cf. Sammlung Budwiński Nr. 11.870.]

Zur Frage nach der Abhängigkeit der Baulinienbestimmung, bezw. des Bauconsenses für einen auf einer unverbauten, dem Entstehen eines neuen Ortstheiles gewidmeten Grundfläche projectirten Neubau von der vorangehenden Abtheilung derselben auf Bauplätze, im Falle die Genehmigung des Regulirungsplanes für diesen neuen Ortstheil noch ausständig ist. (Schlesien.)

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Bertha Hirschbein gegen die Entscheidung des schles. Landesausschusses vom 20. November 1896, Z. 9376, puncto Bausache zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Beschwerdeführerin ist sub pr. 12. August 1895 beim Gemeindeamte Bielitz um die Bestimmung der Baulinie, sowie um die Ertheilung der Bewilligung für den Neubau eines Eckhauses auf der Parcelle 260, Ecke der Haase- und Pechringstrasse, eingeschritten. Dieses Einschreiten wurde mit dem Decrete des Bürgermeisteramtes Bielitz vom 29. August 1895, Z. 13.848, zurückgewiesen und die beabsichtigte Bauführung als undurchführbar erkannt, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil mit den Gemeinderathsbeschlüssen vom 16. Juli und 6. August 1891 festgesetzt worden ist, dass Neubauten auf der rechten Seite der verlängerten Giselastrasse und auf der linken Seite der verlängerten Pechringstrasse nicht in geschlossener Reihe, sondern mit Vorgärten mit vier Façaden zu errichten sind. Dieser Bescheid wurde über Recurs der Bertha Hirschbein vom Gemeinderathe in der Sitzung vom 15. November 1895 mit dem aufrecht erhalten, dass vorerst die Entscheidung der Landesregierung gemäss § 107, Bauordnung, in Betreff der Verbauung des hier in Frage kommenden Ortstheiles abzuwarten sein wird. Dem weiteren Recurse wurde mit der Entscheidung des schlesischen Landesausschusses vom 20. November 1896, Z. 9376, keine Folge gegeben, wogegen sich die vorliegende Beschwerde richtet.

Vor Allem ist zu constatiren, dass die Gemeinderathsbeschlüsse vom Jahre 1891 in keiner Weise kundgemacht wurden, und dass denselben auch eine commissionelle Verhandlung unter Zuziehung der Parteien nicht vorangegangen ist. Ebenso wurde erst in der Sitzung des Gemeinderathes von Bielitz vom 13. December 1895 der Regulirungsplan über die Verbauung des neuen Ortstheiles, zu welchem auch der von Hirschbein zur Verbauung beantragte Grund gehört, genehmigt und dieser Beschluss unterm 26. Juni 1896 dahin modificirt, dass sich die Errichtung des projectirten Villenviertels nur auf ein geringeres Terrain zu beschränken hat. Eine Genehmigung des bezüglichen Lagerplanes seitens der Landesregierung gemäss § 107 schles. Bauordnung ist bisher nicht erfolgt.

Die Frage, welche heute der hiergerichtlichen Entscheidung unterliegt, geht dahin, ob die administrativen autonomen Organe gesetzlich berechtigt waren, das Gesuch der Beschwerdeführerin um Bestimmung der Baulinie, sowie Ertheilung des Bauconsenses zurückzuweisen.

Nach der Actenlage ist es zweifellos, dass die Grundfläche, um welche es sich handelt, eine noch unverbaute ist und dass erst durch das Bauproject dieser bisher anderen Zwecken dienende Grund Baugrund werden soll. Ebenso unzweifelhaft ist es, dass, wie aus dem vorliegenden Regulirungsplane zu entnehmen ist, hier ein neuer Ortstheil entstehen soll und dass dessen Entstehung bereits begonnen hat, da bereits mehrere Gebäude errichtet wurden. Dass seitens der Stadtgemeinde Bielitz auf diesem ganzen Grundcomplexe, in welchem auch die projectirte Baustelle liegt, die Entstehung eines neuen Ortstheiles in Aussicht genommen wurde, geht aus den Gemeinderathsbeschlüssen vom Jahre 1891 hervor, mit welchen Directiven über die Art der Verbauung beschlossen wurden. Allerdings hat die Stadtgemeinde Bielitz bisher bei einzelnen Bauführungen auf eben diesem Grundcomplexe von der Forderung der Vorlage eines förmlichen Abtheilungsprojectes im Grunde der §§ 7 bis 10 schles. Bauordnung, L.-G.-Bl. Nr. 26 vom 2. Juni 1883, abgesehen und sich damit begnügt, im einzelnen Falle die auf die Grundabtretung zu Strassenzwecken und die Verbauungsart abzielenden Massnahmen zu treffen. Dies kann jedoch nicht hindern, dass rücksichtlich des gesammten in Frage kommenden Grundcomplexes, bei welchem es sich um die Errichtung einer Vielzahl von Gebäuden handelt, nunmehr das im II. Hauptstücke der Bauordnung vorgesehene Verfahren einzuleiten ist. Hiebei ist es ganz gleichgiltig, ob der fragliche Complex sich im Besitze Einer Person befindet oder aber ob einzelne Parcellentheile von dem Grunde abverkauft und anderen Personen zugeschrieben wurden, weil ja der bisher wirthschaftlichen Zwecken dienende Grund erst durch das nach der Bauordnung vorgeschriebene Abtheilungsverfahren als Baugrund qualificirt wird und daher das Verfahren wegen Abtheilung auf Bauplätze voranzugehen hat.

Wie allseitig und auch von der angefochtenen Entscheidung zugegeben wird, ist zur Bewilligung der Anlage dieses neuen Ortstheiles gemäss § 107 die politische Landesbehörde competent. Diese Bewilligung ist derzeit noch aushaftend, und es wurde sogar erst später, als die Beschwerdeführerin das Gesuch um die Bestimmung der Baulinie und die Ertheilung des Bauconsenses überreicht hatte, der nunmehr vorliegende Regulirungsplan vom Gemeinderathe beschlossen und der Landesregierung zur Genehmigung vorgelegt. Die Beschwerde steht nun auf dem Standpunkte, dass, weil der fragliche Regulirungsplan seitens des Gemeinderathes erst in der Sitzung vom 13. December 1895 genehmigt und am 24. December 1893 kundgemacht wurde, dies auf ihr bereits früher, vor Einleitung dieses Verfahrens, eingebrachte Gesuch nicht zurückwirken könne. Hiebei wird jedoch übersehen, dass der Grund, auf welchem die Beschwerdeführerin bauen will, noch kein Baugrund ist, sondern vielmehr von dem grösseren Grundcomplexe des Wilhelm Schädl zum Zwecke der Verbauung erworben wurde. Da es nun nach der Actenlage keinem Zweifel unterliegt, dass auch andere Grundflächen dieses Complexes zur Verbauung gelangen sollen, ist es klar, dass es sich auch bei dem Baugesuche des Beschwerdeführerin um die Abtheilung eines bisher unverbauten Grundstückes auf Bauplätze handelt, und dass gemäss § 7 Bauordnung vor der Genehmigung der neuen Bauanlage auf Grundlage eines Abtheilungsplanes um die Baubewilligung für ein einzelnes neues Gebäude und um die vorherige Bestimmung der Baulinie nicht angesucht werden kann. Da nun die Genehmigung eines solchen Abtheilungsplanes bisher weder nachgesucht wurde, noch auch erfolgt ist, war die Abweisung des Begehrens der Beschwerdeführerin gesetzlich gerechtfertigt.

Der Verwaltungsgerichtshof musste daher aus diesen Erwägungen die Beschwerde als unbegründet abweisen und hatte bei dieser Sach- und Rechtslage auch keine Veranlassung, weiter darauf näher einzugehen, wie sich

die Rechtslage darstellen wird, wenn eventuell inzwischen der von der Gemeinde Bielitz beschlossene Regulirungsplan die Genehmigung der Landesbehörde erlangt hat, da hiedurch der instanzmässigen Entscheidung über das Abtheilungsproject vorgegriffen würde.

[Erkenntniss des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 7. Juli 1898, Z. 3741. Cf. Sammlung Budwiński Nr. 11.918.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest. (Linie Schwarzach-St. Veit — Möllbrücken [Tauernbahn]: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Mai die k. k. Landesregierungen in Salzburg und Klagenfurt beauftragt, hinsichtlich des durch staatliche Organe aufgestellten generellen Projectes für eine normalspurige, als Hauptbahn ersten Ranges auszuführende Eisenbahn von Schwarzach-St. Veit nach Möllbrücken (Tauernbahn) die Trassenrevision unter Beachtung der hiefür geltenden Vorschriften unverzüglich durchzuführen. Diese Linie stellt sich als die Theilstrecke der in Aussicht genommenen, aus dem Innern der Monarchie nach Triest führenden Hauptverbindung dar. Bei dieser Amtshandlung sind alle auf die Linienführung der vorliegenden Projectsbahn und die Lage ihrer Verkehrsstellen bezugnehmenden Fragen zunächst im Hinblicke auf die Erfordernisse einer Hauptbahn und nur in zweiter Linie unter Bedachtnahme auf die Befriedigung der localen Verkehrsbedürfnisse eingehend zu erörtern. [E.-M.-Z. 20.057.]

Projectirte elektrische Kleinbahn von Triest nach Opčina. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des von Dr. Gustav Adolf Krauseneck, Advocaten und Grundbesitzer in Triest, vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn gemischten Systems von Triest nach Opčina die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung auf den 7. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Friedrich Ritter von Schwarz betraut. [E.-M.-Z. 26.106.]

Localbahn Triest-Parenzo. (Vergebung der Bauarbeiten.) Die Bauarbeiten der Theilstrecke Triest—Buje der Localbahn Triest-Parenzo wurden vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund des Ergebnisses der im April veranlassten öffentlichen Bauausschreibung rücksichtlich der Baulose 1 bis inclusive 5 der Bauunternehmung Buttoraz & Ziffer in Triest und rücksichtlich der Baulose 6 und 7 dem Bauunternehmer Philipp Supančič in Laibach zur Ausführung übertragen. [Z. 22.780.]

Elektrische Kleinbahnen in Bodenbach und Umgebung. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Vertretung der Gemeinde Bodenbach vorgelegten generellen Projectes der elektrischen Kleinbahnen in Bodenbach und Umgebung die Trassenrevision auf den 6. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Carl Svátek betraut. [E.-M.-Z. 26.761.]

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn. (Herstellung eines Holzprovisoriums über den Sillfluss: Anordnung der Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Innsbruck hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Innsbruck vorgelegten Projectes, betreffend die Herstellung eines Holzprovisoriums über den Sillfluss im Zuge der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn, die Localcommission auf den 5. Juni anberaumt. [E.-M.-Z. 26.047.]

Localbahn Kimpolung-Dornawatra. (Oberbaunormalien.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Oberbaunormalien für die nach dem Oberbausystem XXIV der k. k. Staatsbahnen auszuführenden Strecken der Localbahn Kimpolung-Dornawatra wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 12.873.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Olmütz: Einschaltung neuer Züge in der Strecke Jauernigg—Barzdorf-Heinersdorf.) Obige Staatsbahn-Direction verlautbart, dass mit 15. Juni in der Strecke Jauernig—Barzdorf—Heinersdorf neue gemischte, bezw. Personenzüge eingelegt werden. Dieselben verkehren täglich in der Zeit vom 15. Juni bis einschliesslich 31. August nach dem mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 vom 31. Mai, Seite 1401) publicirten Fahrplane.

— (Staatsbahn-Direction Wien: Eröffnung der Personenhaltestelle Kammegg für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Zufolge einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction ist am 1. Juni die zwischen den Stationen Rosenburg und Gars-Thunau in km 19·6 der Linie Sigmundsherberg—Hadersdorf L.-B. gelegene Personenhaltestelle Kammegg für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten findet bei Herrn Franz Staufer nächst der Haltestelle statt; die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 8. Mai 1900, Z. 65.266, der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmung S. & W. Hoffmann die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Ruma der Linien India—Mitrovicza—Vinkovce der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Ruma-Vrdnik ausgehende und über Klenák bis zum Saveufer führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Localbahn Belovár—Slavonisch-Veröcze (Virovitica)—Barcs und deren Flügelbahn Misulinovac-Katalina. (Technisch-polizeiliche Begehung der Flügelbahn und Eröffnung des Betriebes.) Am 4. Mai fand unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungarischen Handelsministeriums Aladár Ehrenhöfer und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der den Betrieb übernehmenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Flügelbahn Misulinovac-Katalina der Localbahn Belovár—Slavon.-Veröcze—Barcs (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1899) für den allgemeinen Verkehr statt, nachdem die Strecke für den Güterverkehr bereits im December 1899 eröffnet wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1899). Der Bauzustand der neuen Strecke und die Betriebseinrichtung wurden entsprechend befunden und erfolgte die Bewilligung zur Eröffnung des allgemeinen Verkehres ex commissione.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Ausbau der Betriebslinie am rechten Donauquai.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung, ihre Betriebslinie O-Buda (Alt-Ofen)—rechtsuferseitiger Brückenkopf der Kettenbrücke bis zum Bruckbade zum Anschlusse an die über die Franz Josef-Brücke mit Berührung des Südbahnhofes (II. Stadtbezirk, Christinenstadt) bis zum Pálffy-Platze führende Linie zu verlängern (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1899). Dem im Principe von der hauptstädtischen Communalbehörde genehmigten technischen Elaborate zufolge soll die Trasse, von ihrer Endstation am Kettenbrückenkopfe ausgehend, diesen in einem Tunnel unterfahren und am Hirschenplatze (nächst dem Bruckbade) in die Christinenstädter Linie einmünden. Hiedurch wird im Bereiche der rechtsuferseitigen Stadtbezirke, sowie in jenen am linken Donauufer ein Ringverkehr hergestellt werden, und da beide Kreislinien durch zwei Anschlüsse (über die Margarethenbrücke und die Franz Josef-Brücke) bereits derzeit gegenseitig verbunden sind, ein sämmtliche am linken und am rechten Donauufer gelegenen Bezirke umspannender Hauptring geschaffen werden, dessen Durchmesser seinerzeit eine über die derzeit noch im Baue begriffene Eskütér- (Schwurplatz-) Brücke führende Linie bilden wird, die die beiden entgegengesetzten Scheitelpunkte des von den Strassenbahnlinien beschriebenen Kreises verbinden und von den Transversallinien der beiderseitigen Stadtbezirke gekreuzt werden wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ministerialerlass, die Exportmodalitäten frischer Weintrauben betreffend.) Der kgl. ungarische Ackerbauminister hat über Anregung der österreichisch-ungarischen Consulate des nördlichen Auslandes im Einvernehmen mit dem Handelsminister die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen beauftragt, im Interesse der Hebung des Exportes frischer Trauben ihr besonderes Augenmerk auf die Art und Weise der Verpackung und Verladung dieses Frachtgutes zu wenden. Zur Ausfuhr, welche vornehmlich nach dem nördlichen Deutschland, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits, und andererseits nach dem nordwestlichen Russland gravitirt, sollen womöglich nur solche Sendungen übernommen werden, die durch feine Holzwolle geschützt, in hölzernen, gleich dimensionirten Kistenverschlägen verpackt sind, um bei ganzen Wagenladungen den Fassungsraum derselben möglichst voll ausnützen zu können. Die Vorstände der Traubenfracht aufnehmenden Stationen sollen daher zur wenn auch nur successive erreichbaren Durchführung dieser Massregel sich mit den Producenten der Weinbaureviere ihrer Nachbarschaft ins Einvernehmen setzen, diese auf die Nachtheile der bisherigen, keinen Schutz gegen Druck gewährenden Verpackung in Körben aufmerksam machen, sie zur Schaffung gleichmässiger Kistentypen (wie diese sich im internationalen Eierverkehre bereits vollständig eingebürgert haben) auffordern und ihnen klarlegen, dass bei vollständiger Ausnützung der Wagenräume, insbesondere bei directer Abfertigung completer Wagenladungen nach Centralstationen (wie dies sich bei den Argumensendungen ab Fiume bereits bestens bewährte), ihre Interessen durch Verwohlfeilung der in- und ausländischen Eilgut- und Frachtgebühren wesentlich gefördert werden.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Monate April [vergl. Uebernahmsbericht pro März, Vrdgs.-Bl. Nr. 59].) Im Monate April haben nachbenannte ungarische Locomotiv- und Wagenfabriken die folgende Anzahl von Fahrzeugen an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen zur Ablieferung gebracht, und zwar:

Die Staatsmaschinenfabrik 1 Stück Locomotive, welche für den Dienst bei Lastzügen bestimmt ist;

die Maschinenfabrik- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft Ganz & Comp. lieferte 7 Stück Personenwagen III. Classe, welche mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit Einrichtung für Oelgasbeleuchtung versehen sind, 50 Sitzplätze besitzen und mit einem Mittelgange ausgestattet sind;

die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad brachte 85 Stück Lastwagen mit je 15 t Tragfähigkeit zur Ablieferung; von denselben waren 51 Stück gedeckte und 34 Stück offene Lastwagen, 72 Stück ohne Bremse und 13 Stück mit Bremse versehen;

die Ungarische Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Raab lieferte 12 Stück Personenwagen III. Classe gleicher Type wie die vorbenannten;

die Schlick'sche Waggonfabrik- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft brachte 13 Stück Personenwagen III. Classe vorbezeichneter Type zur Ablieferung;

schliesslich lieferte die „Danubius" Schoenichen-Hartmannsche Waggonfabrik 5 Stück Personenwagen III. Classe der vorstehenden Type.

Durch die vorbezeichneten Ablieferungen erhöhte sich der Bestand der Locomotiven der kgl. Ungarischen Staatsbahnen auf 2398 Stück, jener der Personenwagen auf 6577 Stück und schliesslich jener an Lastwagen auf 54.929 Stück.

— (Abänderung der Fahrordnung eines Eilzuges zu Gunsten der Relation Kolozsvár [Klausenburg].) Der neuen Sommerfahrordnung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zufolge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52 ex 1900) verkehrt der von Wien um 8 Uhr 50 Min. Früh und um 1 Uhr 55 Min. Nachm. von Budapest abgehende Schnellzug Nr. 504 (retour 501) nicht wie früher über Kolozsvár bis Predeal, sondern nur bis Nagyvárad (Grosswardein). Einem seitens der Interessenten der Stadt Kolozsvár an den Handelsminister gerichteten Gesuche Folge gebend, hat dieser die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ermächtigt, den Verkehr dieser beiden Züge vom 1. Juni an nach der Relation Kolozsvár auszudehnen.

— (Errichtung von Internaten für die Kinder von Bediensteten.) Mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers wurden in den Städten Szegedin und Kaposvár Internate für Kinder von Bediensteten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen errichtet, damit den in unwirthlichen Gegenden und von den Schulorten weit entfernt liegenden Stationen angestellten Bediensteten Gelegenheit geboten werde, ihren Kindern den gesetzlich vorgeschriebenen Volksschulunterricht angedeihen zu lassen. In diesen Internaten erhalten je 200 Kinder der aus den niedrigst besoldeten Classen sich recrutirenden Angestellten Wohnung, Verköstigung, Kleidung und Schulrequisiten. Die jährlichen Gesammtkosten eines der Internate beziffern sich mit rund K 48.000, es stellen sich sonach die jährlichen Erhaltungskosten für jedes der Kinder auf rund K 240. Es wird beabsichtigt, ein drittes Internat in Szatmár zu errichten.

— (Erweiterung der Station Kolozsvár [Klausenburg].) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat den Beschluss gefasst, die Station Kolozsvár ihrer Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Kolozsvár—Brassó (Kronstadt)—Predeal, auch gemeinsame Station der Szamosthal-Eisenbahn Kolozsvár—Dées—Beszterce und Dées—Zilah, mit einem Gesammtkostenaufwande von K 1,940.000, von welcher Summe jedoch im Jahre 1900 nur K 150.000 in Anspruch genommen werden sollen, in einem den gesteigerten Verkehrs- und commerciellen Verhältnissen entsprechenden Umfange zu erweitern, das Aufnahmsgebäude umzubauen und die Anzahl der Magazine etc. durch Zubauten zu vermehren. Für die Durchführung dieser sofort in Angriff zu nehmenden Arbeiten ist eine zweijährige Bauzeit in Aussicht genommen.

— (Kostenpräliminare für Heiz-, Beleuchtungs- und Bremsapparate der Fahrbetriebsmittel.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat theils für definitive, theils versuchsweise Beschaffung von Beheizungs-, Beleuchtungs- und Bremsapparaten K 200.000 in ihr Materialverwaltungsbudget eingestellt. Eine Locomotive und 38 Wagen werden mit der Westinghouse'schen Schnellbremse, 47 Wagen mit der Westinghouse'schen Bremsleitung, 3 Wagen mit der Hardy-Bremse versehen. Im Rahmen der Heizeinrichtungen werden 26 Wagen mit Hängeöfen versehen. Was die Beleuchtung anbelangt, wird ein Personenwagen mit Oelgasbeleuchtung versehen, 869 erhalten die Gaseinrichtung mit Spannungsmessern. Auch werden die zur elektrischen Beleuchtung gehörigen Accumulatoren vermehrt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Februar.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Februar ergibt für 69 Bahnen, die schon im Februar 1899 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.124·87 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im Februar 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	27,126.714	+ 469.944	642	— 1	— 0·16
aus dem Güterverkehre . . .	85,150.611	+ 6,263.574	1.980	+ 113	+ 6·05
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1899 bis Ende Februar 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	374,349.086	+ 18,917.504	10.470	+ 293	+ 2·88
aus dem Güterverkehre . . .	886,822.436	+ 46,276.181	24.360	+ 757	+ 3·21
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Februar 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	8,454.073	+ 74.452	1.363	— 10	— 0·73
aus dem Güterverkehre . . .	21,276.826	+ 1,290.265	3.377	+ 156	+ 4·84

— (Unfallversicherung des Deutschen Eisenbahnbeamtenvereines.) Die am 4. März stattgehabte Generalversammlung dieses Vereines hat die Einrichtung einer

Unfalls-, Todes- und Invalidenversicherung als Ergänzung seiner bisherigen Wohlfahrtseinrichtungen beschlossen. Mitglieder des genannten Vereines sind ohneweiters Mitglieder der Unfallversicherungscasse, sofern sie den Versicherungsgeldzuschlag von 75 Pfg. vierteljährlich zahlen und das Vereinsorgan, die „Deutschen Verkehrsblätter", beziehen. Jedes Cassenmitglied ist versichert:

a) mit Mk. 1000 im Falle eines seinen Tod herbeiführenden Unfalles, der sich innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches, ausschliesslich dessen Colonien, in und ausser seinem Berufsleben ereignet hat;
b) mit Mk. 500 in dem Falle, dass unter den gleichen Voraussetzungen durch einen Unfall seine Invalidität, d. h. die Unfähigkeit zur weiteren Ausführung seines dienstlichen Berufes, verursacht wird.

Eingeschlossen in die Versicherungen zu a) und b) sind auch solche Unfälle, die sich bei Dienstleistungen ereignen, welche seitens der Versicherten im Auslande haben verrichet werden müssen. Unter „Unfall" wird verstanden eine körperliche Verletzung oder Beschädigung, von welcher der Versicherte durch äussere Gewalt unfreiwillig ohne sein Zuthun betroffen wird.

Zur Entscheidung etwaiger Streitigkeiten aus der Versicherung ist eine schiedsrichterliche Commission vorgesehen. Die Anrufung der Gerichte ist ausgeschlossen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Betheiligung der Provinz Schleswig-Holstein bei dem Baue von Kleinbahnen.) Der Provinziallandtag hat über die Bedingungen dieser Betheiligung in seiner Sitzung vom 23. Februar ein Regulativ beschlossen, dem die „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes entnimmt:

§ 2. Ueber die Betheiligung der Provinz entscheidet der Provinziallandtag nach Prüfung und Begutachtung der Anträge der Communalverbände durch den Provinzialausschuss. Voraussetzung jeder Betheiligung ist ein im Interesse der Aufschliessung des Landes anzuerkennendes Verkehrsbedürfniss und eine dementsprechende Feststellung der Richtungslinie der Bahn. Die Beschlussfassung des Provinziallandtages kann erst erfolgen, nachdem die Communalverbände nachgewiesen haben, dass, abgesehen von der Beihilfe des Staates und der Provinz, die Mittel für den Bau der Bahnen einschliesslich der Grunderwerbskosten bereitgestellt sind.

§ 3. Die Betheiligung der Provinz erfolgt durch Gewährung eines Darlehens an die Communalverbände in Höhe von einem Viertel des vom Provinzialausschusse anerkannten Kostenanschlages, ausschliesslich der von den Communalvorständen einseitig zu tragenden Grunderwerbskosten, Nutzungsentschädigungen und der Kosten der über den Zweck der Kleinbahn hinausgehenden Hochbauten. Wird der Bau unter dem anerkannten Kostenanschlage ausgeführt, so wird das eine Viertel nur nach den wirklich verausgabten Kosten festgesetzt.

§ 4. Das seitens der Provinz gewährte Darlehen wird dergestalt getilgt, dass die Leistung der Provinz einem endgiltigen Verlust in der Höhe von einem Achtel der im § 3 genannten Kosten entspricht. Der Beginn, die Höchstdauer der Tilgung und der hienach zu entrichtende Tilgungsbetrag wird vom Provinzialausschusse mit dem Communalverbande vereinbart. Falls das Unternehmen Ueberschüsse gewährt, so soll der Communalverband berechtigt sein, von deren Betrage nach Befriedigung des Staates den an die Provinz zu zahlenden jährlichen Tilgungsbetrag und von seiner nach § 3 zu berechnenden Betheiligung 1 pCt. abzuziehen; der Rest der Ueberschüsse wird sodann im Verhältniss des Darlehens der Provinz zur Betheiligung des Communalverbandes unter beide vertheilt. Die Gewinnbetheiligung der Provinz hört nach vollendeter Tilgung des Darlehens auf.

§ 6. Für den Fall der Nichtbetheiligung des Staates an dem Gewinn des Unternehmens treten folgende Bestimmungen ein: Wenn der Communalverband den Bau oder den Betrieb der Bahn oder beides einem Uebernehmer überlassen will, so bedürfen die mit demselben abzuschliessenden Verträge der Zustimmung des Provinzialausschusses. Sowohl in dem Fall, dass der Communalverband den Betrieb der Bahn selbst übernimmt, als auch dann, wenn er denselben einem Uebernehmer überlässt, sind die Tarife dem Provinzialausschusse zu unterbreiten, ohne dessen Zustimmung sie nicht eingeführt werden dürfen. Nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre unterliegt auch die Abänderung des Tarifes dieser Zustimmung.

Die sonstigen in Kleinbahnangelegenheiten gefassten Beschlüsse des Provinziallandtages, betreffend u. A. die Gewährung eines unverzinslichen, aber amortisationspflichtigen Darlehens von einem Viertel der Kosten einer Kleinbahn von Apenrade nach Lügumkloster bis zu Mk. 405.000, jedoch nicht über den vierten Theil der thatsächlich erwachsenen Kosten hinaus; die Feststellung der Höhe des provinziellen Darlehens von einem Viertel der Baukosten für die beiden Kleinbahnen von Hadersleben nach Christiansfeld und von Woyens über Gramm nach Rödding im Kreise Hadersleben mit Mk. 464.056; die Feststellung der Höhe der provinziellen nicht rückzahlbaren Beihilfe zu den Kosten der Kleinbahnen auf Alsen mit einem Achtel der Baukosten auf Mk. 204.399·22.

— (Förderung des Baues von Kleinbahnen durch die Provinziallandtage.) Der hannoversche Provinziallandtag hat der „D. Klein- und Strassenbahn-Ztg." zufolge in seiner Februartagung eine Anzahl von wichtigen Beschlüssen über den obigen Gegenstand gefasst. Wir erwähnen daraus, dass der Provinzialausschuss ermächtigt sein soll, für die obere Leitung der bau- und betriebstechnischen Arbeiten bei der Bauausführung und Betriebsleitung von Kleinbahnen einen mit dem Kleinbahnwesen vertrauten höheren Techniker mit berathender Stimme als Provinzialbeamten beim Landesdirectorium anzustellen. Bauunternehmern von Kleinbahnen (Kreisen, Gemeinden, Privaten und Gesellschaften u. s. w.) kann, wenn dieselben die Genehmigung zu einer Kleinbahnanlage erlangt haben und danach der für den Bau und Betrieb der Bahn erforderliche Kostenaufwand feststeht, seitens der Provinzialverwaltung bis zu zwei Drittel des gesammten Bau- und Betriebscapitals unter Bedingungen dargeliehen werden, von denen wir nachstehend die hauptsächlichsten mittheilen.

Das Baucapital wird unkündbar, jedoch gegen Verzinsung und Amortisation und gegen genügende Sicherstellung dem Unternehmer vom Provinzialverbande geliehen. Für das Darlehen sind Zinsen zu zahlen, deren Betrag $^1/_2$ pCt. hinter dem Zinsfusse der betreffenden Eisenbahnanleihe der Provinz zurückbleibt. Auch ist das Darlehen mindestens ebenso stark wie die betreffende Eisenbahnanleihe zu tilgen. Ergibt der Betrieb nach Abrechnung der Beträge für Verzinsung und Amortisation einen Reinertrag, so ist dieser zur Erhöhung der zu zahlenden Zinsen, und zwar bis zu demjenigen Zinsfusse zu verwenden, welchen die Provinz selbst für ihre betreffende Eisenbahnanleihe zu zahlen hat. Ergibt sich nach Erhöhung der Zinsen bis zu diesem Betrage noch ein weiterer Ueberschuss, so ist solcher zur Hälfte behufs rascherer Amortisation der Schuld an die Provinz einzuzahlen. Der Unternehmer ist zu verpflichten, angemessene Fonds zur Bestreitung der Kosten für die künftige Erneuerung des Oberbaues, der Betriebsmittel und der sonstigen periodisch nothwendig werdenden Beschaffungen nach Massgabe der von dem Provinzialausschusse im einzelnen Falle zu treffenden Bestimmungen anzusammeln. Der Unternehmer muss alljährlich die Rechnungsausweise, Betriebsübersichten, Verwaltungsberichte u. s. w. der Provinzialverwaltung vorlegen und derselben jederzeit Einsicht in die gesammte Verwaltung, namentlich auch des Erneuerungsfonds gestatten. Auch kann sich die Provinzialverwaltung die Zustimmung zu der Art der Bauausführung und zur Einrichtung des Betriebes, soweit hiedurch das öffentliche Verkehrsinteresse und die Rentabilität des Unternehmens beeinflusst wird, vorbehalten. Der Provinzialausschuss ist ferner ermächtigt, Unternehmern von Kleinbahnen, denen nach Massgabe der mitgetheilten Bestimmungen ein Theil des gesammten Bau- und Betriebscapitals gewährt ist, gegen ausreichende Sicherheit auch den Rest des Bau- und Betriebscapitals unkündbar als Amortisationsdarlehen zu demjenigen Zinsfusse zu gewähren, welchen der Provinzialverband für seine Eisenbahnanleihen zahlt.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Neue Geschäftsanweisung für das kgl. Eisenbahnwagenamt in Essen a. Ruhr.) Eine solche ist mit Giltigkeit vom 1. April vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiter erlassen worden. Nach § 2 der Geschäftsanweisung bearbeitet das Wagenamt, welches übrigens der Eisenbahn-Direction Essen a. Ruhr dienstlich unmittelbar unterstellt bleibt, die Angelegenheit der Wagenvertheilung

a) für sämmtliche Güterwagen im Bezirke der Eisenbahn-Direction in Essen a. Ruhr, sowie auf den zum Eisenbahn-Directionsbezirke Münster i. Westphalen gehörigen Strecken Dorsten—Wesel und Dorsten—Oberhausen,
b) für die Kohlen- und Kokswagen auf einer Anzahl besonders namhaft gemachter Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln, Elberfeld, Münster i. Westphalen und Cassel, welche entweder unmittelbar zum Kohlenreviere gehören oder ihm doch nahe liegen.

Nach § 4 hat der Vorstand des Wagenamtes die Vertheilung der Kohlen-, Koks- und sonstigen Wagen auf Grund des täglich festzustellenden Bedarfes und Bestandes unter thunlichster Vermeidung von Leerläufen vorzunehmen. Die Vertheilung geschieht

nach den von der Eisenbahn-Direction aufgestellten Grundsätzen. Die Ueberwachung der Vertheilung steht den Decernenten (betriebstechnischen und administrativen) für die Wagenangelegenheiten zu. Insoweit diese Mitwirkung nicht bereits während der Vertheilung stattfindet, sind die täglichen Vertheilungsnachweise nach ihrer Erledigung den Decernenten vorzulegen. Nach § 5 sind, wenn für die Durchführung der Wagenvertheilung im Einzelfalle die fahrplanmässigen Züge (einschliesslich der im Fahrplan vorgesehenen Bedarfszüge) nicht ausreichen, die erforderlichen Anordnungen vom Vorstande des Wagenamtes bei dem betriebstechnischen Decernenten für die Güterwagenangelegenheiten unverzüglich auf kürzestem Wege zu beantragen. Bei allen wichtigeren Fragen der Vertheilung, Zuführung und Aufstellung der Güterwagen, insbesondere beim Eintritt von Mangel oder Ueberfluss an Wagen, hat der Vorstand des Wagenamtes ungesäumt die Entscheidung der Decernenten für die Güterwagenangelegenheiten einzuholen. Nach § 6 ist das Wagenamt befugt, den Dienststellen des Amtsbezirkes innerhalb seines Geschäftsbereiches Weisungen zu ertheilen, und der Vorstand des Wagenamtes kann innerhalb seines Geschäftsbereiches örtliche Erhebungen über die Ausführung der bezüglich der Wagenbewegung getroffenen Anordnungen selbst vornehmen und durch den dem Wagenamte zugewiesenen Betriebscontrolor vornehmen lassen. Nach den §§ 7 und 8 kann das Wagenamt mit den Eisenbahndienststellen ausserhalb seines Amtsbezirkes in Angelegenheiten der Wagenvertheilung in Schriftwechsel treten. Der schriftliche Verkehr mit dem Publicum ist ihm nur gestattet, soweit es sich um die Beantwortung von Anfragen bezüglich der Wagengestellung und -Benützung handelt. Anträge und Beschwerden bezüglich der Wagengestellung, die bei dem Wagenamte eingehen, sind, soweit sie nicht zur Bearbeitung an die zuständigen Verkehrsinspectionen abgegeben werden, mit Verfügungsangabe der Eisenbahn-Direction zur Erledigung vorzulegen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Preussischer Staatsbahn - Wagenverband.) In der Conferenz des genannten Verbandes vom 7./8. December 1899 war beschlossen worden, die Specialwageneigenschaft der sogenannten SS-Wagen (vierachsige Plattformwagen von 20 t Ladegewicht mit Rungen) aufzuheben. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten ist diesem Beschlusse nicht beigetreten, da damit eine erhebliche Verschiebung zu Ungunsten der Versorgung der grossen Industriebezirke eintreten würde. In dem betreffenden Erlasse heisst es weiter: „Es wird vielmehr darauf Bedacht zu nehmen sein, bei Neubeschaffung von SS-Wagen eine zweckentsprechende Vertheilung vorzunehmen. Die Verhältnisse werden sich auch voraussichtlich in der Zukunft günstiger gestalten, nachdem durch Einrichtung von Bruttomeldungen eine bessere Vertheilung der langen offenen Wagen ermöglicht ist. Die Directionen wollen dauernd ihr Augenmerk darauf richten, dass die Anforderungen solcher Wagen sich nur auf Sendungen erstrecken, für die die Wagen bestimmt sind."

— (Neue Bedingungen für Frachtstundungen und neue Muster zu Pachtverträgen über Bahnhofswirthschaften) sind vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt worden, die sich von den bisher vorgeschriebenen hauptsächlich nur durch die Bestimmungen über die Sicherheitsleistung unterscheiden, um sie mit den neuerdings in anderen Vertragsmustern festgesetzten in Uebereinstimmung zu bringen. Hienach verbleibt es bei der bisherigen Anordnung, dass nur der Bürgschein eines der Eisenbahn-Verwaltung genehmen, grösseren, im deutschen Reiche ansässigen Bankhauses oder einer der Eisenbahn-Verwaltung genehmen Creditgenossenschaft (eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht) oder Verbandscasse zuzulassen ist. Wenn ein Generalpfand (Gesammtsicherheit) zugelassen werden soll, so haben die betheiligten Eisenbahn-Directionen unter einander und mit dem Stundungsnehmer das Nähere zu vereinbaren. Von dem bisherigen Grundsatze, dass die Sicherheit für die bei mehreren Gütercassen bewilligten Stundungen dem anderthalbfachen aller Monatsstundungssummen gleichkommen muss, wird nur in ganz besonderen Ausnahmefällen unter Verantwortung der betheiligten Eisenbahn-Directionen abgegangen werden dürfen. Dass Sparcassenbücher als Sicherheit für Frachtstundungen nicht zulässig sind, wird als Regel festzuhalten sein. Wie bisher, ist die Frage, ob ein als Sicherheit angebotener Wechsel als sicher zu erachten ist, von der Eisenbahn-Direction nach pflichtgemässem Ermessen und geeignetenfalls nach Anhörung der Reichsbankstellen wie bisher zu entscheiden. Die Ergänzung einer Sicherheit soll in der Regel nur dann gefordert werden, wenn der Coursrückgang der hinterlegten Werthpapiere von erheblicher Bedeutung ist. Von den Zinsscheinen der als Caution hinterlegten Werthpapiere können den Bestellern die für die nächsten zwei Jahre fälligen belassen werden. Durch die neuen Bestimmungen wird die Eisenbahn-Verwaltung dem Verpfänder gegenüber von der Pflicht, die Auslosung von Werthpapieren zu übernehmen, befreit. Auf die Inanspruchnahme des Reichsbank-Girocontos seitens der Stundungsnehmer soll möglichst hingewirkt werden, ein Zwang ist jedoch nicht auszuüben. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Kreuzungen von Staatsbahnen durch Kleinbahnen.) In Bezug auf Kreuzungen von Staatsbahnen durch Kleinbahnen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen und Eisenbahncommissäre einen Erlass gerichtet, in welchem darauf hingewiesen wird, dass vor Kurzem ein Unfall dadurch herbeigeführt sei, dass an der Kreuzungsstelle einer Eisenbahn mit einer Kleinbahn der Stollen eines Pferdes in der Oeffnung zwischen Fahr- und Zwangsschienen des Eisenbahngeleises unter dem Kopfe der einen Schiene sich eingeklemmt hat. Dieser Unfall wäre vermieden worden, wenn die Spurrinne zwischen Fahr- und Zwangsschiene des Eisenbahngeleises mit einer festen, auch dem Angriff geschärfter Stollen widerstehenden Masse ausgefüllt gewesen wäre. Die Eisenbahn-Directionen sind daher veranlasst, die in ihrem Bezirke vorhandenen ähnlichen Geleisekreuzungen zu prüfen und, falls dies erforderlich erscheint, für eine Aenderung oder Ergänzung derartiger Kreuzungsanlagen Sorge zu tragen. Den Verwaltungen der Privateisenbahnen soll die Vornahme einer gleichen Prüfung durch die Eisenbahncommissäre empfohlen werden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat auf Grund der Bestimmungen im § 2 des mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes für den **Staatseisenbahnrath** (Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 19. Februar 1897, R.-G.-Bl. Nr. 59, abgeändert mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 29. März 1900, R.-G.-Bl. Nr. 66) zu Mitgliedern, bezw. Ersatzmännern dieser Körperschaft auf die Dauer von drei Jahren ernannt, und zwar: *)

1. zu Mitgliedern

die Herren:

Dr. Rudolf Ach, Sectionschef im k. k. Finanzministerium in Wien;

Alexander Adler, Mitglied des Landesculturrathes für Oberösterreich, Gutsbesitzer in Tannbach;

Leopold Baczewski, Handelskammermitglied, Spiritusraffinerie-Inhaber in Lemberg;

Dr. Max Wladimir Freiherr von Beck, Sectionschef im k. k. Ackerbauministerium in Wien;

Robert Biedermann Ritter von Turony, Präsident des Vereines der österreichischen Petroleumraffinerien in Wien;

Kuno Bischoff, Betriebsdirector der Montan- und Industrialwerke vorm. Joh. Dav. Stark, Mitglied des Montanvereines für Böhmen, in Pilsen;

Lazar Bloch, Handelskammermitglied, Vicebürgermeister, Kaufmann in Brody;

Franz Ritter Bockenheimer von Bockenheim, k. und k. Oberst des Generalstabscorps und Chef des Eisenbahnbureau des k. und k. Generalstabes in Wien;

Gottlieb Bondy, Handelskammermitglied, Grossindustrieller in Prag;

Wilhelm Boschan, kaiserlicher Rath, Handelskammermitglied in Wien;

Wilhem Briess, Handelskammermitglied, Malzfabrikant in Olmütz;

Dr. Cajetan Bulat, Reichsrathsabgeordneter, Präsident des dalmatinischen Landtages, Handelskammermitglied, Advocat in Spalato;

Leander Camus, Handelskammer-Vicepräsident in Pisino;

Ludwig Christ, provisorischer Handelskammer-Vorsitzender, Kaufmann in Linz;

Peter Cofler, Handelskammermitglied in Rovereto;

Moriz Dattner, Handelskammermitglied, Holz-Industrieller in Krakau;

*) Die Ernennung eines Mitgliedes und Ersatzmannes ist noch ausständig. Sie wird nach Einlangen des bezüglichen, von der Handels- und Gewerbekammer in Ragusa zu erstattenden Vorschlages erfolgen.

Alfred Deutsch, kaiserlicher Rath, Handelskammermitglied, Spediteur in Reichenberg;

Franz Endres, Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Präsident, Fabrikant in Leoben;

Julius Epstein, Handelskammermitglied, Eisenbahnbau-Unternehmer in Krakau;

Dr. Wilhelm Franz Exner, k. k. Sectionschef, Professor an der Hochschule für Bodencultur, Director des Technologischen Gewerbemuseums in Wien;

Dr. Josef Foŕt, kaiserlicher Rath, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Secretär in Prag;

Dr. Peter Anton Gambini, Reichsrathsabgeordneter, Landesausschussbeisitzer, Vicepräsident des Landesculturrathes für Istrien, Advocat, Grossgrundbesitzer in Parenzo;

Julius Ritter von Gomperz, Mitglied des Herrenhauses, Handelskammer-Präsident in Brünn;

August Ritter von Gorayski, Mitglied des Herrenhauses, Präsident des galizischen Landes-Petroleumvereines in Moderówka;

Josef Gregor, k. k. Baurath, Handelskammermitglied, Architekt in Czernowitz;

Josef Gröger, Handelskammermitglied, Ingenieur in Falkenau;

Otto Günther, Director der Actiengesellschaft R. Ph. Waagner, Eisengiesserei und Brückenbauanstalt in Wien;

Max Ritter von Gutmann, k. k. Bergrath, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines in Mährisch-Ostrau, Berg- und Hütteningenieur, Gewerke in Wien;

Samuel Ritter von Hahn, k. k. Hofrath, Verwaltungsrath der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien;

Friedrich Helm, Handelskammermitglied, Lederhändler in Pilsen;

Carl Hillinger Ritter von Traunwald, k. k. Bergrath, Landesausschussbeisitzer, Handelskammer-Präsident in Klagenfurt;

Josef Holče, Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Präsident in Budweis;

Ernest Holzer, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Görz;

Carl Ritter von Hornbostel, k. k. Regierungsrath, Eisenbahn-Director i. P. in Wien;

Otto Huber, kaiserl. Rath, Vorstand der fürstl. Alfred Montenuovo'schen Centralverwaltung in Wien;

Gottfried Hüttemann, Obmann des Vereines für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen, Centraldirector-Stellvertreter der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft in Brüx;

Dr. Samuel Jenny, kaiserl. Rath, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Hard;

Johann Kaftan, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Civilingenieur in Prag;

Stanislaus Kubr, Mitglied der böhmischen Section des Landesculturrathes für Böhmen, in Kněževes;

Anton Carl Lemach, Handelskammer-Präsident, Kaufmann in Troppau;

Dr. Stefan Licht, Vicepräsident der deutschen Section des Landesculturrathes für Mähren in Brünn;

Alfred Ritter von Lindheim, k. k. Commercialrath, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Gutsbesitzer in Wien;

Carl Luckmann, Handelskammermitglied, Director der krainischen Industrie-Gesellschaft in Assling;

Dr. Franz Marani, Mitglied des Centralausschusses der k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Görz, Advocat in Görz;

Max Mauthner, Mitglied des Herrenhauses, kaiserl. Rath, Handelskammer-Präsident, Fabrikant in Wien;

Max Freiherr von Mersi, k. u. k. Kämmerer, Präsident der zweiten Section des Landesculturrathes für Tirol, in Trient;

Johann Murnik, kaiserl. Rath, Landesausschuss-Beisitzer, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft für Krain, Handelskammer-Secretär in Laibach;

Dr. Arthur Nimhin, Bürgermeister und Advocat in Stanislau;

Dr. Friedrich Nitsche, k. k. Notar, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Mitglied der deutschen Section des Landesculturrathes für Böhmen in Hohenfurt;

Dr. Thaddäus Pilat, k. k. Hofrath, Universitätsprofessor, Landtagsabgeordneter, Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg;

Franz von Pirko, niederösterreichischer Landesausschuss-Beisitzer, erster Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien;

Hieronymus Graf Plaz, k. u. k. Kämmerer, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Salzburg;

Heinrich Politzer, Handelskammermitglied, Grosshändler in Triest;

Dr. Victor Ritter von Rainer, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines für Steiermark und Kärnten in Klagenfurt;

Ernst Rathausky, Handelskammermitglied, Papierfabriks- und Kohlenwerksbesitzer in Deutsch-Landsberg;

Dr. Friedrich Freiherr von Raymond, Ministerialrath im k. k. Finanzministerium in Wien;

Theodor Rhomberg, Vorstandstellvertreter des landwirthschaftlichen Vereines für Vorarlberg und der Handelskammer in Feldkirch, Fabriksbesitzer in Dornbirn;

Victor Riedl von Riedenstein, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Prag;

Franz Freiherr von Ringhoffer, Mitglied des Herrenhauses, Grossindustrieller, Gutsbesitzer in Prag;

Dr. Mauriz Ritter von Roessler, Ministerialrath im k. k. Handelsministerium in Wien;

Dr. Victor Wilhelm Russ, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter in Wien;

Ignaz Russmann, Handelskammermitglied, Kaufmann in Lemberg;

Thomas Schadeloock, Handelskammermitglied, Grosshändler in Triest;

Gottfried Schenker, k. k. Commercialrath, Commissions- und Speditionsgeschäftsinhaber in Wien;

Gustav Ritter von Schoeller, Vicepräsident der Handels- und Gewerbekammer in Brünn, Fabrikant in Brünn;

Anton von Schumacher, Handelskammer-Präsident, Buchhändler und Buchdruckereibesitzer in Innsbruck;

Dr. Cyrill Seifert, Priester des Königin-Klosters in Brünn, Vicepräsident der böhmischen Section des Landesculturrathes für Mähren in Brünn;

Emil Ritter von Skoda, Mitglied des Herrenhauses, Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, Maschinenfabrikant in Pilsen;

Carl Steiner, Handelskammermitglied, Eisengewerke in Salzburg;

Ladislaus Ritter von Struszkiewicz, k. k. Hofrath, Landescultur-Inspector für Galizien, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Krakau, Gutsbesitzer in Wien;

Anton Tscharre, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Kärnten, Gutsbesitzer in St. Jakob bei Klagenfurt;

Dr. Eduard Türk, Landtagsabgeordneter, Landesadvocat in Bielitz;

Anton Ritter Vuković von Vucydol, k. k. Hofrath, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter in Makarska;

Rudolf Walz, Landtagsabgeordneter, Gutsbesitzer, Mitglied des Centralausschusses der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Steiermark, in Wartberg im Mürzthal;

Paul Welponer, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Präsident, Fabrikant in Bozen;

Alfons Ritter von Widmann-Staffelfeld, Landtagsabgeordneter, erster Präsident des Landesculturrathes für Tirol, Grossgrundbesitzer in Bozen;

Josef Max Wolfbauer, kaiserlicher Rath, Handelskammermitglied, Director der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser in Wien;

Adalbert Ritter von Zadurowicz, Präsident des Vereines für Landescultur in Czernowitz;

Casimir Zaleski, Director des galizischen Landes-Eisenbahnamtes in Lemberg;

Friedrich Zechner, Ministerialrath im k. k. Ackerbauministerium in Wien;

Dr. Ludwig Ziliotti, Landtagsabgeordneter, Bürgermeister in Zara, Handelskammer-Secretär in Zara;

2. zu Ersatzmännern

die Herren:

Josef Basevi, Reichsrathsabgeordneter, Handelskammermitglied, Grossindustrieller in Triest;

Alois Bauer, Landtagsabgeordneter, Mitglied des ständigen Ausschusses der ersten Section des Landesculturrathes für Tirol, Bürgermeister in Reutte;

Dr. Alois Bauer, Ausschussmitglied der deutschen Section des Landesculturrathes für Böhmen, Wirthschaftsbesitzer in Podseditz bei Lobositz;

Dr. Florian Freiherr von Baumgartner, Ministerial-Secretär im k. k. Handelsministerium in Wien;

Johann Benussi, provisorischer Handelskammer-Vorsitzender, Bauunternehmer in Rovigno;

Carl Brandhuber, k. k. Commercialrath, Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Präsident, Bürgermeister, Industrieller in Olmütz;

Josef Bromovský, Reichsrathsabgeordneter, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Prag;

Aron Moses Brunstein, Handelskammermitglied, Commissionsgeschäfts-Inhaber in Czernowitz;

Josef Edler von Burgstaller-Bidischini, Landesausschussbeisitzer, Präsident der k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Triest;

Dr. Moriz Caspaar, Oberingenieur der österr. Alpinen Montan-Gesellschaft, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines für Steiermark und Kärnten in Wien;

Stanislaus Ciuchciński, Handelskammermitglied, Industrieller in Lemberg;

Rudolf Demuth, Handelskammermitglied, Tuchfabrikant in Reichenberg;

Ludwig Dimitz, Ministerialrath im k. k. Ackerbauministerium in Wien;

Dr. Julius Eisner, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines in Mährisch-Ostrau, Concipist der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Bergbaue in Mährisch-Ostrau;

Alfred Escher, Handelskammermitglied, Grosshändler in Triest;

Hugo Fischer von Röslerstamm, Director der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft in Nesselsdorf;

Franz Fissl thaler, Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Salzburg;

Johann Fitz, Centraldirector der Miröschau-Libuschin-Schwadowitzer Steinkohlenbergbau-Actiengesellschaft in Rokitzan;

Konrad Forcher von Ainbach, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Gewerke in Judenburg;

Anton Freissler, Hof-Maschinenfabrikant in Wien;

Wilhelm Göbl, Ministerialrath im k. k. Ackerbauministerium in Wien;

Dr. Robert Grienberger, Ministerial-Secretär im k. k. Finanzministerium in Wien;

Dr. Franz Gromese, Ausschussmitglied der deutschen Section des Landesculturrathes für Mähren, Bürgermeister in Grünau;

Otto Hämmerle, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Dornbirn;

Wilhelm Holoubek, Handelskammermitglied in Selčan;

Hermann Hueber, Handelskammer-Vicepräsident, Zollagent in Innsbruck;

Josef Hyrš, Landtagsabgeordneter, Mitglied der böhmischen Section des Landesculturrathes für Böhmen, in Okrouhlitz;

Heinrich Janotta, Handelskammer-Vicepräsident, Fabriksdirector in Troppau;

Siegfried Karpeles, Handelskammermitglied, Hopfenhändler in Brody;

Moriz Kauder, Director des commerciellen Bureau der Draht- und Drahtstiftenfabriken Böhmens in Prag;

Franz Kloiber, Handelskammermitglied, Spediteur in Graz;

Victor von Kolosvary, k. k. Hofrath und Staatsbahn-Director i. P. in Krakau;

Josef Kušar, Reichsrathsabgeordneter, Handelskammermitglied, Mühlenbesitzer in Laibach;

Alfred Laimer, Director der ersten Wiener Walzmühle Vonwiller & Cie. in Wien;

Anton Latzel, Gutsbesitzer in Nieder-Rothwasser;

Heinrich Leminger, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Modewaarenhändler in Pilsen;

Josef Lenarčič, Mitglied des Centralausschusses der Landwirthschafts-Gesellschaft für Krain, Realitätenbesitzer in Ober-Laibach;

Dr. Julius Leo, k. k. Universitätsprofessor, Mitglied der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Krakau;

Dr. Stanislaus Lis von Olszewski, Mitglied und Secretär des galizischen Landes-Petroleumvereines in Lemberg;

Johann Löbl, k. und k. Major des Generalstabscorps in Wien;

Andreas Fürst Lubomirski, Mitglied des Herrenhauses, Mitglied der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg;

Michelangelo Luxardo, Handelskammermitglied in Zara;

Dr. Emil Medinger, Handelskammermitglied, Farbholzmühlenbesitzer in Wien;

Dr. Emerich Meissl, k. k. Ministerialrath, landwirthschaftlich-technischer Consulent im k. k. Ackerbauministerium, zweiter Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien;

Michael Michalski, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Industrieller in Lemberg;

Franz Freiherr von Moll, k. und k. Kämmerer, Ausschussmitglied der zweiten Section des Landesculturrathes für Tirol in Trient;

Vito Morpurgo, Handelskammer-Präsident in Spalato;

Josef Mulitsch, Handelskammermitglied in Görz;

Nikolaus Freiherr von Mustatza, Vicepräsident des Vereines für Landescultur in Czernowitz;

Wilhelm Neuber, kaiserlicher Rath, Handelskammermitglied, Fabrikant in Wien;

Ludwig Neurath, Vorstandsmitglied des Vereines der österreichischen Petroleum-Raffinerien in Wien;

Dr. Carl Freiherr von Offermann, k. k. Commercialrath, Handelskammermitglied, Präsident der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft in Brünn;

August Freiherr von Phull, Handelskammermitglied, Fabrikant in Brünn;

Dr. Engelbert Pilz, Sectionsrath im k. k. Finanzministerium in Wien;

Egon R. von Pistor, Mitglied des Centralausschusses der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Steiermark, Gutsbesitzer in St. Egydi bei Pössnitz;

Wenzel Poech, Vorstandsmitglied des Vereines für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen, Bergdirector der Gewerkschaft „Brucher Kohlenwerke“ und der deutsch-österreichischen Bergwerks-Gesellschaft in Teplitz;

Dr. Ottokar Freiherr von Prażák, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Advocat in Brünn;

Angelo Raile, Handelskammermitglied in Rovereto;

Julius A. Reich, Gesellschafter der Firma S. Reich & Co. in Wien;

Franz Richter, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Professor an der Landes-Handelsschule in Krems, in Wien;

Heinrich Ronz, Obmann des böhmisch-mährischen Müllervereines, Vicepräsident der Prager Productenbörse, in Karolinenthal;

Johann B. Schmarda, Chef des Speditionsbureau der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, in Wien;

Franz Šebor, Mitglied des Herrenhauses, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Prag;

Eduard Skala, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Realitätenbesitzer in Prossnitz;

Carl Skibiński, o. ö. Professor an der k. k. technischen Hochschule in Lemberg;

Dr. Rudolf Sonndorfer, k. k. Regierungsrath, Director der Handelsakademie in Wien;

Carl Strzygowski, Handelskammermitglied, Tuchfabrikant in Biala;

Anton Supersberg, kaiserlicher Rath, Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Kärnten, in Sachsenburg;

Arthur Szancer, Handelskammermitglied, Mühlenbesitzer in Tarnów;

Leopold Trebitsch, k. k. Commercialrath, Handelskammermitglied, Seidenwaarenfabrikant in Wien;

Johann Tromba, Präsident des Landesculturrathes für Istrien, in Rovigno;

Karl von Tschurtschenthaler, Vicepräsident der Handels- und Gewerbekammer, Grosshändler in Bozen;

Friedrich Vogel, kaiserlicher Rath, Vorstandsmitglied der Börse für landwirthschaftliche Producte, Dampfmühlenbesitzer in Wien;

Josef Vykoukal, Landtagsabgeordneter, Ausschussmitglied der böhmischen Section des Landesculturrathes für Mähren, in Drewohostitz;

Anton Weiss, Mitglied des landwirthschaftlichen Vereines für Vorarlberg, Spediteur in Bregenz;

Simon Wetzler, Handelskammermitglied, Speditions- und Productengeschäfts-Inhaber in Eger;

Franz Xaver Wirth, Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Vicepräsident, Holzhändler, Gutsbesitzer in Villach;

Gustav Wolf, Handelskammermitglied, Spediteur in Linz;

Oskar Wolf, k. k. Commercialrath in Wien;

Johann Zehetmayr, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Mitglied des Landesculturrathes für Oberösterreich, Gutsbesitzer in Peuerbach;

Ludwig Zeller, Handelskammer-Präsident, Grosshändler, Fabriksbesitzer in Salzburg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Lebensmittelsendungen in vollen Wagenladungen aus Italien (Sicilien).

Der italienische Specialtarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien (Seite 39—43 des Tarifes, Theil II, Heft 2), welcher derzeit nur für Sendungen von Stationen des adriatischen Netzes und der Mittelmeerbahnen Anwendung findet, wird in Hinkunft auch für Sendungen von Stationen des sicilianischen Netzes zur Berechnung gelangen, wobei die im obbezeichneten Tarifhefte, und zwar auf Seite 6 für den Verkehr mit sicilianischen Stationen unter d) vorgesehene Umladegebühr von Franken 1·20 pro 100 kg zuschlagsweise Anwendung findet.

Wien, am 1. Juni 1900. [558]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife vom 1. April 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 tritt zu dem vom 1. April 1897 giltigen Tarife für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Triest, Fiume und Cormons einerseits und Stationen der in Oesterr.-Schlesien, bezw. Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits ein Nachtrag III in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Bezeichnung des Verkehrsgebietes.
III. Aenderung des Abschnittes A, Besondere Bestimmungen.
IV. Ergänzungen des Abschnittes C, Abänderung der Classification des Tarif-Theiles I etc.
V. Ergänzungen des Abschnittes D, Eilgut-, Classen- und Specialtarife für den Verkehr mit Triest und Fiume.
VI. Ergänzungen des Abschnittes E, Ausnahmetarife für Frachtgüter im Verkehre mit Triest und Fiume.
VII. Zuschlagstaxen für den Verkehr mit Cormons.
VIII. Aenderungen und Ergänzungen der speciellen Bestimmungen der Abschnitte G I und G II.
IX. Ergänzungen des Abschnittes H, Verzeichniss der Verbandstationen und Kilometerzeiger.
X. Ergänzungen des Abschnittes J, Anhang, enthaltend besondere Begünstigungen für Frachtgüter.
XI. Stationsnamen-Aenderungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen zum Preise von 50 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1900. [559]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Italienisch - Schweizerisch - Deutsch-Französischer Personen- und Gepäcksverkehr über den Sanct Gotthard.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1900 tritt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Triest Südbahnhof einerseits und Paris Ostbahnhof andererseits über Cormons—Conegliano—Mestre—Mailand—Chiasso—Sanct Gotthard—Basel—Delle oder Petit-Croix in Kraft.

Hiedurch wird der für diesen Verkehr bestehende Tarif vom 1. Jänner 1891 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zum Preise von 30 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 30. Mai 1900. [560]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. Juli 1900 gelangen zwischen Prerau einerseits und Znaim St. E. G. andererseits über Brünn—Strelitz—Grussbach—Schönau directe einfache Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenzug	
oder umgekehrt			II. Classe	III. Classe
			Fahrpreis in Hellern per Fahrkarte	
Prerau	Znaim St.E.G.	Brünn—Strelitz—Grussbach—Schönau	910	456

Wien, am 1. Juni 1900. [561]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Tarif-Theil II, Heft 4.

Ermässigte Frachtsätze für Spiritus nach Ungarn.

Die in Nr. 26 dieses Blattes vom 6. März 1900, Seite 775, sub Kundmachung vom 28. Februar [216] mit Giltigkeit bis Ende Mai 1900 verlautbarte Ermässigung der Frachtsätze für raffinirten Spiritus wird hiemit bis 31. Juli 1900 verlängert. Hienach werden bis 31. Juli 1900 die im Tarif-Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1900 für obigen Verkehr unter Post-Nr. 42 für Rohspiritus enthaltenen Frachtsätze unter denselben Bedingungen auch für raffinirten Spiritus in den bezüglichen Relationen zur Anwendung kommen.

Wien, am 5. Juni 1900. [562]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der in der Nummer 56 vom 17. Mai 1900 auf Seite 1305 unter [491] enthaltenen Kundmachung hat es in der letzten Zeile des zweiten Alinea statt 15. Juli 1900 richtig zu lauten: **1. Juli 1900.**

Wien, am 31. Mai 1900. [563]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. Juni 1900 gelangen zwischen den Stationen Hof i. M., Hotzenplotz, Liebenthal in Oesterr.-Schlesien, Mähr.-Rothwasser, Niederlindewiese, Römerstadt, Zöptau einerseits und Mähr.-Ostrau, Olmütz, Prossnitz, Sternberg, Marchegg, Wien-Nordbahnhof andererseits directe Fahrpreise für einfache Fahrten zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den vorbezeichneten Stationen affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 1. Juni 1900. [564]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil II, Heft 2, vom 1. August 1898.

Mit Giltigkeit vom 10. Juni 1900 werden in den vom 1. August 1898 bestehenden Tarif-Theil II, Heft 2, für den obbezeichneten Verkehr in die Schnitt-Tafel I b, Seite 21 bis 34, nachstehende Stationen mit Frachtsätzen für Getreide und Kleie aufgenommen:

Schnitt-Tafel I b.

Kilometer	Vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A und B	
			a Getreide etc.	b Kleie etc.
			in Pfennigen für 100 kg	
569	Egidien St.	S.St.B.	219	150
429	Grossharthau . . .	S.St.B.	177	119
445	Grossröhrsdorf . .	S.St.B.	177	123
592	Lössnitz Bahnhof .	S.St.B.	229	155
597	Lössnitz Haltestelle	S.St.B.	232	156
483	Meissen Triebischthal	S.St.B.	187	131
566	Raguhn	Halle a/S.	246	150

Wien, am 28. Mai 1900. [565]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Wien-Hauptzollamt und Ungarn.

Mit Giltigkeit vom 20. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900, hat unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen die directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Wien-Hauptzollamt und den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 enthaltenen ungarischen Stationen zu den in diesem Tarife für den Verkehr mit Wien St.E.G. und K.F.N.B. enthaltenen directen Frachtsätzen, erhöht um nachstehend bezifferte Gebühren, zu erfolgen:

Zuschlags-Frachtsätze per 100 Kilogramm für

Eilgüter			Frachten								
gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I. Classe (Normalclasse)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen			Specialtarife			Sperrige Güter
					A	B	C	1	2	3	
in Hellern											
24	22	20	18	14	12	10	10	10	10	10	Für sperrige Güter erfolgt die Gebührenberechnung für das $1^1/_2$fache aufgerundete Gewicht zum Frachtsatze der Classe I

In der Station Wien-Hauptzollamt sind von der Aufnahme und Abgabe als Eilgut und Frachtgut ausgeschlossen:

a) explosive, feuergefährliche und leicht feuerfangende, dann ätzende, in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände;

b) folgende Güter in Wagenladungen: mineralische Kohlen und Coaks, Brenn-, Werk- und Langholz, Steine, Ziegel, Schotter, Sand, Erden, Erze und schwere Maschinen;

c) lebende Thiere.

Von der Aufnahme und Abgabe als Frachtgut sind ausserdem ausgeschlossen: Leichen und Fahrzeuge aller Art.

Diese Beschränkungen gelten nur insoweit, als es sich nicht um Zollgüter handelt, die an das k. k. Hauptzollamt Wien angewiesen sind oder nach der daselbst erfolgten Zollabfertigung zum Weiterversandt gebracht werden. In Betreff der Zulassung dieser Zollgüter sind die Zollvorschriften massgebend.

Wien, am 2. Juni 1900. [566]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung neuer Fahrkarten.

Am 15. Juni 1900 gelangen die aus nachstehender Aufstellung ersichtlichen Fahrpreise für Personen und directe Sätze für Reisegepäck und Hunde zur Einführung:

Von oder nach	Einfache Fahrpreise für Personenzüge		Reisegepäck für je 10 kg	Hunde per Stück
	II. Cl.	III. Cl.		
	Heller einschliessl. Stempel		Heller	
Ueber Wichstadtl-Lichtenau				
Mähr.-Rothwasser				
Geiersberg	250	130	16	57
Wildenschwert	290	150	22	77
Ueber Skutsch Oe.N.W.B.				
Skutsch-Stadt				
Chrast	146	76	7·2	30
Deutschbrod	379	193	23·2	87
Königgrätz	379	193	24·2	90
Pardubitz	246	126	17·2	66

Wien, am 30. Mai 1900. [567]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages III zum Theil II, Heft 3, vom 1. November 1897.

Am 1. August 1900 gelangt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande, Theil II, Heft 3, Nachtrag III zur Einführung, welcher neue Frachtsätze des Classentarifes, sowie einzelner Ausnahmetarife und eine Anzahl neuer Ausnahmetarife enthält.

Exemplare des Nachtrages können kostenlos bei den Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 1. Juni 1900. [568]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

Tarif-Theil II vom 1. Jänner 1899.

Frachtberechnung für Wolle, animalische.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1900 finden in sämmtlichen Relationen des Tarifes, Theil II, für den Oesterreichischen Grenzverkehr, giltig vom 1. Jänner 1899, für den Artikel „Wolle, animalische" bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 im Kartirungswege Anwendung.

Wien, am 2. Juni 1900. [569]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern.

In dem vom 1. October 1899 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes sind nachstehende Druckfehler zu berichtigen:

Auf Seite 23 der Frachtsatz der Classe A in der Relation Friedek-Mistek—Késmárk von 304 Heller auf **204** Heller.

Auf Seite 60 der Frachtsatz für ermässigtes Eilgut in der Relation Prerau—Szepes—Váralja von 532 Heller auf **526** Heller.

Wien, am 2. Juni 1900. [570]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

Bosnisch-Hercegovinische Staatsbahnen:

1. Juni. Wegen Hochwassers wurde in den Strecken Zenica—Janjići und Zenica—Vranduk der Güterverkehr auf circa acht Tage eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wird mittelst Umsteigens, bezw. Uebertragens aufrecht erhalten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Seehafen Ausnahmetarif E 1 [Schiffsbaueisen].) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1900 ab wurden im Gruppen- und Wechselverkehre der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen, sowie im Wechselverkehre mit der Oldenburgischen Staatsbahn und mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn die Anwendungsbedingungen des Seehafen-Ausnahmetarifes E 1 (Schiffsbaueisen) wie folgt ergänzt:

1. Unmittelbar unter der Ueberschrift ist zuzusetzen: Der Frachtbrief muss auf eine der in diesen Ausnahmetarif aufgenommenen Empfangsstationen lauten.

2. Unter Ziffer II ist in der 4. Zeile zwischen den Worten „Eisenartikel" und „zu obigem Zwecke" einzuschalten: auf einer am Orte der Empfangsstation oder in dessen Nähe befindlichen Schiffswerft.

— (Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.) In den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 wurde für den Bereich der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn mit Giltigkeit vom 15. Mai 1900 ab unter die im Abschnitt I, 1 A, des Tarifes (Frachtsätze des Specialtarifes III) genannten Güter der Artikel „Dungfedern (Abfälle der Bettfedernfabrikation)" aufgenommen.

Deutsch-Französischer Verband, Verkehr über Elsass-Lothringen. (Nachtrag VI zu Theil II B.) Mit Geltung vom 1. Juni 1900 trat der Nachtrag VI zu Theil II B (französische Schnittsätze) in Kraft. Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. September 1899. (Nachtrag I.) Am 1. Juni 1900 trat der Nachtrag I in Geltung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Derselbe wird auf Verlangen unentgeltlich abgegeben.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg. (Abfertigungsbeschränkung.) Wegen des südafrikanischen Krieges kann eine directe Abfertigung von Gütern nach Pretoria und Johannesburg bis auf Weiteres nicht mehr stattfinden. Güter für genannte Plätze werden vielmehr nur bis Delagoa-Bay direct befördert; für Weiterbeförderung von Delagoa-Bay hat der Versender selbst Sorge zu tragen.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II) und Berlin - Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). (Tarifänderungen.) Am 1. Mai 1900 sind im Ostdeutschen Gütertarife (Gruppe I/II) und im Berlin-Nordostdeutschen Gütertarife (I/III) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Alt-Körtnitz, Callies-Stadt, Märkisch Friedland, Virchow (giltig vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr) und Wutzig, sowie ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Neustettin bis Techlipp und Elfenbusch bis Bärenwalde des Bezirkes Danzig, ferner für eine grössere Anzahl Stationen des Directionsbezirkes Bromberg in Kraft getreten.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Sächsisch - Württembergischer Güterverkehr. (Ergänzung des Baumwolle-Ausnahmetarifes.) Am 15. Mai 1900 wurden die sächsischen Stationen Lössnitz, Haltestelle, und Wilkau, sowie die Württembergischen Stationen Esslingen, Reutlingen und Zuffenhausen in den nach unseren Bekanntmachungen vom 28. Februar und 31. März 1900 eingeführten Ausnahmetarif für die Beförderung der Abfälle von Baumwolle, Baumwollgarn und Twisten einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. (Abfertigung von Eil- und Stückgütern nach Berlin.) Vom 1. Juli 1900 ab werden Eil- und Stückgüter von Stationen aus der Richtung Sagan—Liegnitz und östlichen Seitenlinien nach Berlin ohne Bahnhofsbezeichnung auf Berlin Schles. Bhf. abgefertigt.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Nachtrag V zum Kohlentarife Nr. 8.) Zum Kohlentarife Nr. 8 vom 1. April 1897 erschien zum 1. Juni 1900 der Nachtrag V, welcher unter Anderem Entfernungen für die neu aufgenommenen bayerischen Stationen Enzisweiler, Nonnenhorn, Nürnberg-Nordbahnhof, Nürnberg-Nordostbahnhof, Schneeberg bei Amorbach, Strullendorf, Wasserburg am Bodensee und Wutzlhofen, sowie ermässigte Entfernungen für die Station Lindau-Stadt enthält.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ergänzung von Tarifbestimmungen.) Die „Besonderen Bestimmungen" der zur Zeit in Kraft stehenden Tarifhefte Theil II des Norddeutsch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Verkehr zwischen Norddeutschland und der Mittel- und Westschweiz, wurden mit sofortiger Giltigkeit durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Der über Romanshorn und Basel ein- und ausgehende Verkehr mit den Stationen Uttigen, Thun und Scherzligen und allen weiter südlich gelegenen Stationen wird, ohne Rücksicht auf etwaige Wegvorschriften im Frachtbriefe, ausschliesslich über Olten—Burgdorf—Zollikofen—Münsingen geleitet."

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Einbeziehung der Station Nördlingen in den Ausnahmetarif III.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 wurde die Station Nördlingen der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif III für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Schweizerisch - Deutsch - Russischer Grenzverkehr. (Rückvergütung auf Transporte von Eisen und Stahl etc.) Auf Transporte, welche zu den directen Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für den Schweizerisch-Deutsch-Russischen Grenzverkehr vom 1. März abgefertigt werden, gelangen vom 24. Mai an gegen Vorlage der Frachtbelege an die General-Direction der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen nachstehende Beträge zur Rückvergütung:

bei Wagenladungen von 5.000 kg . . 17 Ctms. per 100 kg
„ „ „ 10 000 „ . . 19 „ „ 100 „

Schweizerische Nordostbahn. (Nachtrag V zum internen Gütertarife vom 1. Mai 1886.) Mit dem Tage der Eröffnung der zwischen Richterswil und Pfäffikon (Schwyz) gelegenen neuen Station Bäch (voraussichtlich 1. Juni 1900) tritt der obenbezeichnete Nachtrag und ebenso zu den directen Gütertarifen der Schweizerischen Nordostbahn mit den übrigen schweizerischen Eisenbahnen neue Nachträge in Kraft.

Schweizerisch - Italienische Gütertarife vom 1. Mai 1899, Theil II, Abtheilung B. (Neuauflage.) Der vorstehend bezeichnete Tarif-Theil, giltig vom 1. Mai 1899, wird auf den 1. September 1900 neu aufgelegt. In der Neuauflage wird das italienische Gesetz durchgeführt, wonach die in den italienischen Frachtsätzen eingerechnete Staatssteuer von 13 pCt. für Eilgut auf 16 pCt., und diejenige von 2 pCt. für beschleunigtes und gewöhnliches Frachtgut auf 3 pCt. erhöht wird.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil III, Heft 1, vom 1. Juli 1899. (Aufhebung und Ersetzung von Malztaxen.) Die auf Seite 26 und 27 des obenbezeichneten Tarifes enthaltenen Frachtsätze für Malz ab den nachgenannten bayerischen Stationen nach Rheinfelden werden auf 15. August 1900 aufgehoben und durch die nachfolgenden neuen Frachtsätze ersetzt:

von Augsburg . .	174 Ctms.	von Lindau . . .	115 Ctms.
„ Bayreuth . .	260 „	„ München C.B.	193 „
„ Dachau . . .	196 „	„ „ Ostbhf.	195 „
„ Erding . . .	206 „	„ „ Südbhf.	194 „
„ Geiselhoring .	228 „	„ Nördlingen . .	196 „
„ Günzburg . .	153 „	„ Pasingen . . .	191 „
„ Gunzenhausen	210 „	„ Regensburg .	220 „
„ Höchstädt a. D.	169 „	„ Schwabach . .	220 „
„ Kempten . . .	152 „		

per 100 kg.

Schweiz. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mittheilung der Verwaltung der Schweizerischen Nordostbahn und der General-Direction der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen ist das Werthverhältniss der deutschen Markwährung zur Frankenwährung und umgekehrt für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen und die Stationen der Badischen Staatseisenbahnen auf Schweizer Gebiet vom 12. Mai 1900 an bis auf Weiteres wie folgt festgesetzt worden:

1 Mark = 123·76 Ctms.,
1 Frank = 80·8 Pfg.

— (Ergänzung des Gütertarifes Basel S.C.B.—Central- und Westschweiz, sowie Gotthardbahn vom 1. Jänner 1899.) Mit Giltigkeit vom 8. Mai findet der Ausnahmetarif C für Holz etc. im obengenannten Gütertarife auch auf die Artikel Pitch-Pine-Holz (Pechkiefer) und Yellow-Pine-Holz (gelbe Kiefer) Anwendung.

— (Ergänzung der Gütertarife Basel-Bad-Bahnhof loco und transit—Central- und Westschweiz vom 1. Jänner 1899.) Der Ausnahmetarif B, bezw. C für Holz etc. in den obengenannten Gütertarifen findet mit Giltigkeit vom 8. Mai auch auf die Artikel Pitch-Pine-Holz (Pechkiefer) und Yellow-Pine-Holz (gelbe Kiefer) Anwendung.

— (Ergänzung des internen Gütertarifes der Schweizerischen Nordostbahn vom 1. Mai 1896.) Der Ausnahmetarif Nr. 25 für Bau- und Nutzholz, enthalten auf Seite 114—121 des Nachtrages I zum internen Gütertarife der Schweizerischen Nordostbahn, vom 1. Mai 1896 findet mit Giltigkeit vom 22. Mai auch auf die Artikel Pitch-Pine-Holz (Pechkiefer) und Yellow-Pine-Holz (gelbe Kiefer) Anwendung.

Spanien. (Besteuerung der Transportgebühren im Personen- und Güterverkehre.) Das officielle Organ der spanischen Regierung „Gaceta" verlautbart eine Kundmachung, welcher zufolge mit Giltigkeit vom Mai an die Einnahmen der Eisenbahn-Verwaltungen im Personen- und Güterverkehre durch percentuelle Zuschläge zu den Tarifsätzen besteuert werden, beziehungsweise die Eisenbahn-Verwaltungen ermächtigt wurden, die concessionsmässig bestehenden Tarife durch Zurechnung eines der Höhe der neuen Transportsteuer gleichen Zuschlages im selben Ausmasse zu erhöhen.

Die Bemessung dieser Transportsteuer beziffert sich:

1. Im Personenverkehre

a) mit 20 pCt. für gewöhnliche Fahrkarten.
b) mit 10 pCt. für Karten bei mindestens um 25 pCt. ermässigtem Fahrpreise,
c) für Karten mit 50 und 75 pCt. Ermässigung, sowie für Rundreisekarten wird der Zuschlag nach der Höhe jenes Preises berechnet, welcher sonst für die volle Gebühr bei normaler Tarifirung zu bezahlen wäre.

2. Im Reisegepäcksverkehre mit 50 pCt. vom tarifmässigen Zuschlage für Colli, deren Gewicht das normale Freigewicht überschreitet.

3. Mit 50 pCt. für Eil- und Frachtgüter.

Von der Transportsteuer sind befreit:

a) die Postsendungen, Regietabak, Kriegsbedarfsartikel etc. etc., überhaupt alle ärarischen Sendungen:
b) leere Gefässe, so auch leere Cisternenwagen;
c) das Reisegepäck der diplomatischen Functionäre;
d) alle nach dem Auslande verfrachteten Transitgüter;
e) Postpackete im internationalen Verkehre.

Der Zuschlag wird bei Francogebühren vom Aufgeber, bei angewiesenen Gebühren vom Adressaten bezahlt.

Der ursprüngliche 10percentige Staatszuschlag für Fahrkarten entfällt fernerhin.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1556	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Asphaltpflasterplatten	Floridsdorf	Mähr.-Ostrau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	86 Heller	78 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
1557	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisenerze	Blansko	Schönbrunn	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis Ende December 1900	Localgütertarife	Besteht kein directer Frachtsatz	58 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1558	**Südbahn-Gesellschaft**		Erdfarben der Pos. E—20 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Laase	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 11. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 82	Heller 76	Heller 6	Im Kartirungswege		
				Laibach S.B.					87	80	7			
1559	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser-Ferdinands Nordbahn	Chamottemörtel	Blansko	Brünn (St.E.G.) loco und transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif der St.E.G. und Anhang zum Oesterr. Eisenbahnverband	19 Heller	16 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Wien (K.F.N.B. und St.E.G.) loco und transit				62 Heller	59 Heller	3 Heller			

Fortlaufende Nummer	1560	1561	1562	1563	1564
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Aetzkall und Aetzkalilauge, letztere in eisernen Fässern oder eisernen Behältern, in Ballons, Flaschen oder Kruken	Ziegel	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Schafkäse	Brennholz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Anssig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Ameis	Zsarnócza	Stubnya	Nemsova
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wr.-Neustadt	Frättingsdorf	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.), Stadlau und Floridsdorf	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.), Stadlau und Floridsdorf	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.), Stadlau und Floridsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10)000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrecbtbaltung der für Güter der Classe A allgemeln giltigen Tarifbestimmngen	Aufgabe als Frachtgnt in vollen Wagenladungen. Fracbtzahlung mindestens für das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Fracbtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Fracbtbrief und Wagen. Anfrecbthaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmngen	Aufgabe in beliebigen Mengen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmngen	Aufgabe von oder Frachtzablung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltng der allgemein giltigen Tarifbestimmngen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Nord-Süd-Oesterr. Eisenbahnverband, Tbeil II, Heft I	Localtarif der St.E.G. Ausnabmetarif 12	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tbeil II, Heft 3	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverland, Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 459 Heller b) 442 „	20 Heller	Verschieden	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 338 Heller b) 316 „	12 Heller	110 Heller	214 Heller	59 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze (Gebühr)	a) 121 Heller b) 126 „	8 Heller			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen mnss					
Besondere Bemerkungen		Das Auf- und Abladen der Sendnngen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1565	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Papier der Classe a / der Classe II	Heinrichsthal	Prag (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. / Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. / Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	218 Heller / 191 Heller	208 Heller / 185 Heller	10 Heller / 6 Heller	Im Kartirungswege		
1566	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Güter der Classe II	Petersdorf-Ullersdorf	Tetschen (Oe.N.W.B.)	Aufgabe in beliebigen Mengen per Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	301 Heller		Im Kartirungswege		
1567	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Melasse und Osmosewasser	Königgrätz Pardubitz	Smiritz	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898						
1568	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Lititz a. d. Adler	Alt-Bunzlau	Bei Zahlung der Fracht für 10.500 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif vom 1. Jänner 1898	55 Heller	30 Heller	25 Heller	Im Kartirungswege		
1569	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	Böhmischen Nordbahn	Kalk, gebrannt	Hohenelbe	Böhm.-Kamnitz Falkenau-Hillemühl Grund-Georgenthal Haida Kreibitz-Teichstadt Niedergrund Röhrsdorf Rumburg Schönlinde Zwickau i. B.	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarife der bethelligten Verwaltungen	Bestehen keine	Heller 90 90 75 89 75 75 86 81 77 93	Verschieden	Im Kartirungswege				

1571	1570	Fortlaufende Nummer	1
k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Die Publication erfolgt von der	2
betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	und im Namen der	3
Holz der Abtheilung b) laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Wolle, rohe, animalische	für Artikel	4
Steinhaus bei Wels	Genf transit	für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	5
Oehsenfurt transit Staffelbach transit	Granica transit	nach	
Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Diese Frachtsätze finden nur Anwendung für Sendungen mit Herkunft von den französischen Stationen der Linie Culoz—Ambérieu—Lyon—Tarare—Roanne—St. Germain des Fosses—Monlins s. A.—Montluçon Gnéret—Bersac—Montmorillon—Poitiers—Niort—La Rochelle und südlich hievon nach russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Sdolbunowo—Kiew—Kursk—Woronesch—Lisski—Powornio—Balachow (diese Linie, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew—Shitomir, Krnty—Tschernigow—Konotop—Pirogowka, Woroshba—Seredinaja—Buda und Koronowo—Rylsk ausgenommen)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 10. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	vom 15. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	und gilt in der Zeit	7
Tarif-Theil IV, Heft 1 vom 1. Jänner 1894 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Schweizerisch—Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr	Bezeichnung	8
Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Es besteht kein solcher	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Mark 1·35 1·27	ad a) 67·80 Frcs. Gold per 1000 kg ad b) 57·40 „ „ „ 1000 „	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
		per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
	Unter Beobachtung der nebenstehenden Bestimmung finden diese Frachtsätze auch Anwendung auf Sendungen, welche an eine Mittelperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern die Frachtbriefe ab Genf eine Vorschrift über die Herkunft der Wolle aus Frankreich tragen und Letzteres durch Vorlage der französischen Original-Frachtbriefe bis Genf nachgewiesen wird. Die Sendungen selbst dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen. Sind die vorstehenden Bedingungen nicht erfüllt, so werden die für Genf loco sich ergebenden Frachtsätze berechnet. Diese Bestimmungen beziehen sich auch auf die in den Magazinen der „Société d'exploitation des Ports-Francs de Genève-Cornavin" zeitweise eingelagerten Sendungen und sind diese Magazine als zum Bahnhofe Genf gehörend zu betrachten	Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	1572	1573	1574	1575
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen			k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Spiritus der Pos. 8—50 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Spiritus, raffinirt	Eiserne Brückenconstructionstheile im Gesammtgewichte von circa 520 Tonnen	Milch, bei Beförderung als Eilgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Buczacz Czortków Dzuryn Hadikowce Husiatyn Kalinow- szczyzna Kopyczyńce Lemberg Lemberg- Podzamcze Monasterzyska Stanislau Tlumacz- Pistinieze Tysmienica Wasylkowce Zuczka	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen		Weissenbach-Neuhaus
nach	a) Abos b) Eperjes c) Kralovân	Landesgrenze bei Lupków	Hatna	Oświęcim
		Landesgrenze bei Worouienka		Meidling
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut in Fässern oder in Reservoir- (Kessel-, Cisternen-) Wagen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen mit directen, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen zur Auswechslung der hölzernen Brücke über den Suczawafluss bei Hatna der Linie Hatna—Kimpolung bestimmt sein	Einhaltung der für Eilgüter bestehenden speciellen Bedingungen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juli 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juli 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 15. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Bezeichnung	Tarif für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Localtarif	Localtarif	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	278 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller a) 316 338 333 350 366 323 355 280 265 305 273 280 273 361 — 427 b) 327 349 344 361 377 314 366 282 282 316 284 291 284 372 — 437 c) — — — 432 451 — — — — — — — — — — —	Verschieden	231 Heller	96 Heller incl. Mgb.
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		20 17 24	47 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen		Die laut Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, unter IX bestehenden Rcexpeditionsbegünstigungen werden durch die nebenstehende Frachtbegünstigung nicht beeinflusst, vielmehr sind die auf Grund der ersteren zur Anwendung gelangenden Frachtsätze noch um die vorbezifferten Nachlässe zu kürzen		

Fortlaufende Nummer	1	1576	1577	1578
Die Publication erfolgt von der	2			
und im Namen der	3	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
		Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen	Neuen Bukowinaer Localbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Fassdauben aus Buchenholz	Steine, einfach glatt behauen, der Pos. 8—55/c der Güterclassification	Eisenbahn-Güterwagen, verladen, also nicht auf eigenen Rädern laufend
			Pflaster-, Saum- und Bordsteine aus Pos. 8—55/b der Güterclassification	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Czudin	Stefanowka / Zaleszczyki / Stefanowka / Zaleszczyki	Komárom
nach		Peczenižin-Szczepanowski	L u ž a n	Cormons transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut und Fracbtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- uud Abladen baben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Fracbtgut und Fracbtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. / das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Die Sendungen müssen nach italienischen Stationen bestimmt sein nnd mit directen internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des bestehenden Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen. Der ermässigte Frachtsatz findet Anwendung bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 5000 kg per verladenen Wagen. Das Verladen obliegt dem Absender
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 10. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	110 Heller	62 / 83 / 30 / 40	Francs 4·58
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	74 Heller	35 / 44 / 29 / 37	Francs 3·61
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	36 Heller	27 / 39 / 1 / 3	Francs —·97
			Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1579	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holzrahmen und Holzleisten, polirte und vergoldete	Krnman	T r i e s t	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes. Frachtzahlung für Quantitäten a) unter 5.000 kg per Frachtbrief, b) von mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) „ „ „ 10.000 „ „ „ „ „ Die betreffenden Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (ans dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum E x p o r t e gelangen	vom 15. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 574 b) 394 c) 306	a) 672 b) 468 c) 378 Heller incl. Manip.-Gebühr	Verschieden	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend, im Einzelgewichte bis zu 10.000 kg*)														
1580	**Südbahn-Gesellschaft**		Budapest S.B. und Komárom	Cormons transit		Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Stationen zur Aufgabe gelangen. *) Wenn das Gewicht der zur Beförderung kommenden einzelnen Wagen 10.000 kg übersteigt, so gelangt für das 10.000 kg übersteigende Gewicht noch eine Gebühr von K 1·29 per 100 kg zur Berechnung	vom 10. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Verschieden je nach dem Gewichte der Wagen	Kronen 12·60 per Wagen*)	Verschieden	Kartirung				

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8			9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben			Bemerkungen
						von	nach				
29	Nr. 138 vom 2. December 1899	2583	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	a) Friedrichshütte b) Węgierska Górka c) Rajcza	Volksgarten	Nebenbezeichnete Relationen werden mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:			
									normaler Frachtsatz	ermässigter Frachtsatz	Nachlass
									Heller per 100 kg		
								ad a) 267	230	37	
								an b) 273	234	39	
								ad c) 276	236	40	
30	Nr. 140 vom 7. December 1899	2723	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		K a r t o f f e l	Stationen der im Abschnitte A des Tarif-Theiles II, Heft 2, enthaltenen Staatsbahnlinien, sowie der Ostgalizischen Localbahnen aus Abschnitt A und G des vorgenannten Tarif-Theiles II, Heft 2	Stationen des die politischen Bezirke Biala, Brzesko, Chrzanów, Gorlice, Krakau, Podgórze, Wadowice und Żywiec umfassenden westgalizischen Nothstandsgebietes	In der Rubrik 6 („Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen") sind in der 7. Zeile die Worte „deren jeder einzelne über kein grösseres Quantum als 10.000 kg" durch die Worte „deren jeder einzelne über kein grösseres Quantum als **eine Wagenladung**" zu ersetzen			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
99	Nr. 2 vom 6. Jänner 1900	127	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Dombrau oder Karwin	Eperjes	In der Nummer 59 des Verordnungs-Blattes vom 24. Mai 1900, Seite 1364, Post-Nr. 94, Colonne 8, ist der bisherige Text mit Bezug auf obige Post 94 zu streichen und durch Folgenden zu setzen: In der 12. Colonne sind die Worte: „Im Rückvergütungswege" zu streichen und **„Im Kartirungswege"** einzutragen	
	Nr. 60 vom 26. Mai 1900	1504	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligte Eisenbahn-Verwaltungen	Krebse als Eilgut	Samhor	Wien Nordbahnhof	Der in Rubrik 10 angegebene Frachtsatz von 898 h ist richtig zu stellen auf 808 h	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 65. **Wien, 9. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsbedingnisse *) für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 2. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 237, bildende schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Jenbach nach Mairhofen (Zillerthalbahn).

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Jenbach nach Mairhofen (Zillerthalbahn) ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 0·76 m herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Bei Ausführung der Bahn ist das vom k. k Eisenbahnministerium für Bahnen mit 0·76 m Spurweite vorgeschriebene Profil des lichten Raumes unter Bedachtnahme auf die für eventuelle Langholztransporte, sowie beim Verkehr aussergewöhnlich langer Wagen in den Bögen erforderlichen Verbreiterungen einzuhalten.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Actiengesellschaft „Zillerthalbahn" als dermalige Concessionärin der Localbahn hat während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat die Concessionärin, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

*) Die Concessionsurkunde wurde bereits in Nr. 143 des Verordnungs-Blattes vom 16. December 1899 veröffentlicht.

Der von der Concessionärin, bezw. von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen und behält sich dasselbe das Recht vor, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige dagegen Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die circa 30·4 km lange Localbahn beginnt in der Station Jenbach der Strecke Kufstein—Innsbruck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, führt anfangs parallel mit dieser Bahn, wendet sich sodann in südöstlicher Richtung zur Uebersetzung des Innflusses und tritt nach Ueberschreitung des Innthales und nach Berührung der Ortsgebiete von Wiesing und Strass in das Zillerthal. In diesem Thale führt die Trasse östlich der Bezirksstrasse von Jenbach nach Mairhofen aufwärts, gelangt unter Berührung der Ortsgebiete von Schlitters und Fügen nach Uderns, bewegt sich sodann zwischen der genannten Strasse und dem Zillerflusse über Kaltenbach und Aschau und übersetzt den Zillerfluss oberhalb der Einmündung des Gerlosbaches in denselben. In ihrem weiteren Laufe führt die Bahn östlich der Ortschaft Zell am Ziller, entwickelt sich entlang des rechtsseitigen Ufers des Zillerflusses und endet mit der im Norden des Ortes Mairhofen anzulegenden gleichnamigen Station.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Linie Kufstein—Innsbruck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in der Station Jenbach herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen und unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der genannten Bahngesellschaft nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 100 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 300 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 300 m bis 150 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 3000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 1500 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 16 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefälls-

brüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 3·6 m, bei Anlage von Einsteigeplätzen zwischen den Geleisen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4 m zu betragen.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3 m entfernt sein.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der diesbezüglichen vom Eisenbahnministerium genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens muss in gewöhnlichen Erdeinschnitten mindestens eine Breite von 0·25 m, in Einschnitten mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·35 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte können die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit der in lit. h, Absatz 2, des § 3 angeführten 40percentigen Ermässigung zugrunde gelegt werden.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbaue gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei solchen Unterbauobjecten und Stützmauern, welche Geländer erhalten, muss das Bahnplanum derart breit angeordnet sein, dass an jeder Stelle von der Geleiseachse bis zum nächsten Geländerstabe, beziehungsweise bis zur durchlaufenden äussersten Kante der nächsten Tragwand eine Entfernung von mindestens 1·75 m vorhanden ist.

Falls Langholztransporte zu berücksichtigen sind oder aussergewöhnlich lange Wagen verwendet werden sollen, ist das vorgenannte Mass in Bögen nach Erforderniss zu vergrössern.

Bei allen Unterbauobjecten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Im Uebrigen finden hinsichtlich der räumlichen Anordnung der Brücken die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sinngemässe Anwendung.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe am Scheitel um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXX der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 17·9 kg Gewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 1·6 m Länge, 14 cm obere, 20 cm untere Breite und 13 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen, in den Bögen mit weniger als 100 m Halbmesser sind stets Schwellen aus Hartholz zu verwenden.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wächterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

Die Hochbauten der Stationen sind thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Genehmigung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften an den Bahngebäuden, eventuell bei Haltestellen ohne Wartehallen auf Säulen ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionärin hergestellt werden sollte, hat sich die Concessionärin rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Innsbruck zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und nach Anordnungen des k. k. Eisenbahnministeriums mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien bleibt die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

3 Tenderlocomotiven mit je drei gekuppelten Achsen,
12 Personenwagen,
3 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen),
20 Güterwagen verschiedener Gattungen,
1 Draisine,
2 Bahnwagen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 7·5 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung, ferner an beiden Stirnseiten mit Schneepflugschaaren zu versehen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 50 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Güterwagen sind mindestens 50 Percent mit der durchgehenden Bremse und der Handbremse, der Rest derselben mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse zu versehen.

Die Bestimmung, ob die Güterwagen mit einer Rohrleitung für die Dampfheizung zu versehen sind, bleibt einer späteren Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die gedeckten Güterwagen sind für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung entsprechend einzurichten.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892) und des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 („Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen, zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionärin von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Concessionärin obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionärin ist verpflichtet, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die Localbahn Jenbach-Mairhofen Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Concessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionärin obliegt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Concessionärin durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionärin ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionärin ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat die Concessionärin sich zu unterwerfen.

Wien, am 21. Mai 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 16. Mai 1900,*) betreffend die Erstreckung des Bauvollendungstermines für die Localbahn von Gmünd nach Litschau mit Abzweigung von Alt-Nagelberg nach Heidenreichstein.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 12. November 1898, R.-G.-Bl. Nr. 207, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der schmalspurigen Localbahn von Gmünd nach Litschau mit Abzweigung von Alt-Nagelberg nach Heidenreichstein bis zum 15. Juli 1900 erstreckt.

Wittek m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 16. Mai 1900,**) betreffend die Erstreckung des Bauvollendungstermines für die Localbahn Winterberg-Wallern.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 22. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 93, betreffend die Localbahn von Winterberg über Eleonorenhain nach Wallern, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung bezüglich der noch unvollendeten Theilstrecke Winterberg—Eleonorenhain der genannten Localbahn bis zum 31. Juli 1900 erstreckt.

Wittek m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 25. Mai 1900,***) betreffend die Fristerstreckung für die Betriebseröffnung der Localbahn Stankau—Bischof-Teinitz—Ronsperg.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 29. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 6 ex 1899, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Localbahn Stankau—Bischof-Teinitz—Ronsperg bis zum 30. September 1900 erstreckt.

Wittek m. p.

---

*) Enthalten in dem am 7. Juni 1900 ausgegebenen XXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 89.
**) Enthalten in dem am 7. Juni 1900 ausgegebenen XXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 90.
***) Enthalten in dem am 7. Juni 1900 ausgegebenen XXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 93.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Mai 1900, Z. 22.584, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 11. Mai 1900.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
9807	Mayer Jakob				1		
10016	Pototschnig Josef	1					1
10443	Orosz Carl	1					1
10477	Kontić Elias				1		1
10586	Löw Michael	1					1
10734	Wagner Gustav Julius				1		
11736	Neuhüttler Josef	1					1
12848	Gerőcs Jakob	1					1
12864	Skořepa Carl	1					1
13124	Mátéffy Alexander	1					1
13601	Gardziejewski Franz	1					1
13789	Clementz Johann				1		1
14049	Matschek Franz	1					1
14172	Stojković Georg	1					1
14207	Stirb Stefan	1					1
14210	Herczog Ignaz	1					1
14273	Dürnschmidt Anton	1					1
14764	Filiplich Johann	1					1
14927	Goder Friedrich Franz	1					1
15014	Kusik Isidor	1					1
15209	Labiner Moses	1					1
15256	Birnbauer Stefau	1					1
15344	Hacker Johann	1					1
15452	Tymoniewicz Constantin	1					1
15501	Siegmeth Mathias	1					1
15718	Schlesinger Raimund	1					1
15842	Machek Josef	1					1
15884	Iwanciów Paul	1					1
15890	Stock Carl	1					1
15904	Wilgermein Josef	1					1
16155	Seigalski Ladislaus	1					1
16175	Schor Maurycy	1					1
16215	Kladek Ladislaus	1					1
16221	Klovrza Franz	1					1
16268	Freissmuth Carl	1					1
16489	Braim Michael	1					1
16541	Krajnović II Nikola	1					1
16637	Wertz Anton	1					1
16646	Macıborko Peter	1					1
16722	Kowaluk Anton	1					1
16830	Rudolf Carl	1					1
16854	Obit Franz	1					1
16855	Nagy Emerich	1					1
16866	Gadocha Franz	1					1
16901	Strunz Hermann	1					1
16945	Trnka Anton	1					1
16974	Białoskorski Stanislaus	1					1
16979	Papik Wilhelm	1					1
17022	Choun Ferdinand	1					1
17036	Altziebler Johann	1					1
17038	Baczyński Pietr	1					1
17047	Bartoš Wenzel	1					1
17050	Mahr Wenzel	1					1
17068	Hauschild Josef	1					1
17076	Oswald Alois	1					1
17095	Schuller Johann	1					1
17103	Rezniček Josef	1					1
17154	Obelić Ferdo	1					1
17177	Heidler Johann	1					1
17181	Komac Anton	1					1
17188	Busek Johann	1					1
17189	Brechler Emanuel	1					1
17209	Mahner Albert Franz	1					1
17216	Frey Mathias Richard	1					1
17240	Delle-Karth Franz	1					1
17250	Kubasta Josef	1					1
17281	Weigele Alexander	1					1
17292	Tichý Johann	1					1
17325	Jedlinský Leopold	1					1
17329	Sliwiński Wladimir	1					1
17367	Czerny Friedrich	1					1
17384	Mühlstein Franz	1					1
17413	Zinnreich Johann	1					1
17416	Blicharski Iwan	1					1
17425	Lenius Johann	1					1
17428	Huńka Philipp	1					1
17431	Duplić Josef	1					1
17452	Lorenz Josef	1					1
17476	Harass Hrehor	1					1
17477	Kozłowski Jendrzej	1					1
17491	Connerth Friedrich	1					1
17493	Tröber Carl	1					1
17512	Enoch Johann	1					1
17513	Rücker Georg Heinrich	1					1
17514	Terner Carl	1					1
17524	Heinisch Carl	1					1
17525	Rotter Albert	1					1
17530	Hausmann Carl	1					1
17531	Elias Wenzel	1					1
17533	Vormajan Josef	1					1
17534	Matoušek Franz	1					1
17541	Ježek Josef	1					1
17544	Arbter Ferdinand	1					1
17552	Pasieczny Heiurich	1					1
17554	Šandera Johann	1					1
17577	Stierschneider Anton	1					1
17592	Dvorský Josef	1					1
17597	Hrubý Johann	1					1
17603	Kretschmer Johann	1					1
17607	Linhart Franz	1					1
17638	Białkowski Ladislaus	1					1
17646	Imre György	1					1
17657	Znamenáček Ludwig	1					1
17662	Gold Franz	1					1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
17670	Patzelt Anton	1					1
17673	Kot Paul	1					1
17674	Vogelfänger Naftali	1					1
17684	Schönberger Carl	1					1
17691	Gampe Heinrich	1					1
17706	Droppa Johann	1					1
17727	Buchtela Wenzel	1					1
17755	Lany Raimund				1		1
17763	Billes Peter	1					1
17779	Brosch Adolf	1					1
17806	Malaschofsky Gabriel	1					1
17816	Spannring Carl	1					1
17823	Volkert Rudolf	1					1
17848	Seliger Josef Leopold	1					1
17869	Heckert Friedrich	1					1
17875	Straka Johann	1					1
17881	Schack Anton	1					1
17889	Wilfling Josef	1					1
17895	Tomasi Johann	1					1
17896	Gibel Johann	1					1
17899	Wildmann Josef	1					1
17904	Jäger Josef	1					1
17916	Rodr Wenzel	1					1
17917	Sehorz Hubert	1					1
17925	Petira Josef	1					1
17932	Stelzig Franz	1					1
17935	Schoupal Wenzel	1					1
17940	Ziegler Rudolf	1					1
17946	Wolf Josef	1					1
17956	Chudoba Franz	1					1
17977	Klammer Georg	1					1
17978	König Johann	1					1
17993	Vogrin Josef	1					1
17995	Karničar Konrad	1					1
18006	Foretnik Josef	1					1
18007	Leitner Valentin	1					1
18028	Platzer Johann	1					1
18030	Widmann Johann	1					1
18041	Podhraznik Wilhelm	1					1
18052	Wenzel Franz	1					1
18060	Giebl Gottfried	1					1
18090	Grünbaum Isidor	1					1
18094	Zmeškal Josef	1					1
18135	Petřik Johann	1					1
18178	Horvath Theodor Julius	1					1
18222	Lipitsch Franz	1					1
18277	Galler Edmund				1		1
18279	Peschta Franz	1					1
18329	Petschar Valentin	1					1

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Karlsbad nach Aich mit einer Abzweigung zum Centralbahnhof und zur Franzensbrücke in Karlsbad, sowie von Fischern nach Altrohlau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Anton Schelberger in Fischern im Vereine mit dem Gemeindevorsteher Josef Dutz in Altrohlau und dem Gemeindevorsteher Richard Kämpf in Aich die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Kleinbahn vom Bahnhofe Karlsbad der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Fischern und Maierhöfen nach Aich mit einer Abzweigung zum Centralbahnhof und zur Franzensbrücke in Karlsbad, sowie von Fischern nach Altrohlau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von acht Monaten ertheilt.

Wien, am 21. Mai 1900. Z. 20.089/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Dobersberg nach Drosendorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Franz Plescot in Karlstein a. d. Thaya im Vereine mit dem Bürgermeister und praktischen Arzte Eduard Rudroff in Raabs und dem Bürgermeister Johann Dorn in Geras die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Kleinbahn von Dobersberg über Karlstein a. d. Thaya und Raabs nach Drosendorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. Mai 1900. Z. 13.197/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Freiland-Türnitz nach Annaberg mit einer Abzweigung von Türnitz nach Bruckhof.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Bernhard Rund in Wien im Vereine mit dem k. u. k. Feldmarschall-Lieutenant a. D. Adolf Ritter Latterer von Lintenburg in Wien und dem Bürgermeister Rudolf Stadlmann in Türnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampfkraft zu betreibende Localbahn von der Station Freiland-Türnitz der k. k. Staatsbahnlinie Schrambach-Kernhof über Türnitz nach Annaberg mit einer Abzweigung von Türnitz nach Bruckhof im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. Mai 1900. Z. 22.590/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Mai wurde nachstehende im Auszuge mitgetheilte Regierungsvorlage eingebracht:

Gesetz vom . . . . . , betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1900.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die directen Steuern und indirecten Abgaben nach den bestehenden Normen in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1900 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1900 sich ergebenden Auslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1900 festzustellenden Credite zu bestreiten.

§ 3.

Zur Bedeckung von Investitionserfordernissen können in Ausführung des Gesetzes vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, Obligationen der mit demselben geschaffenen Investitionsschuld, und zwar in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher zur Beschaffung einer Summe von K 68,380.300 in Baarem erforderlich ist.

Der Finanzminister ist jedoch ermächtigt, an Stelle dieser Obligationen solche der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente auszugeben.

Demgemäss sind Obligationen im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

§ 4.

Die nachstehend aufgeführten Credite (Beträge) können noch bis Ende December 1900 verwendet werden, und sind diese Credite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1899 zur Verwendung gelangten, so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1900 bewilligt worden wären.

I. Im Staatsvoranschlage.

. . . . . .

D. Im Etat des Handelsministeriums.

. . . . . .

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von . . . . . fl. 976.000 oder K 1,952.000

4. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1897 unter Titel 7, § 3, für die Herstellung eines Landungsmolo in Pola als 5. Rate bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von . . . . . fl. 25.000 oder K 50.000

5. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Titel 8, § 3, für denselben Zweck als 6. Rate vorgesehene Betrag von fl. 7.000 oder K 14.000

6. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Titel 8, § 4, für Herstellung einer Ufermauer in Pučišće auf der Insel Brazza als 1. Rate vorgesehene Betrag von . . fl. 5.000 oder K 10.000

7. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Titel 8, § 4, für Herstellung einer Ufermauer in Trau als 3. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 5.000 oder K 10.000

. . . . . .

E. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, für die Herstellung einer Zweigleitung zur Wasserstation am Bahnhofe Mittelgrund bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von fl. 7.410 in Gold oder K 17.640

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 unter Capitel 28, Titel 7, § 1, für die Erweiterung der Station Neu-Sandec bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von . . . . . fl. 50.000 oder K 100.000

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1897 unter Capitel 28, Titel 4, § 2, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von . . fl. 19.000 oder K 38.000

4. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 15. Juli 1897, R.-G.-Bl. Nr. 169, unter dem Titel Staatseisenbahnbau, Bau der Linie Stanislau—Woronienka, Auslagen für Mehrarbeiten, vorgesehene und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Betrag von . . . . . fl. 150.000 oder K 300.000

5. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 4, § 2, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft vorgesehene Betrag von . . fl. 2.800 oder K 5.600

6. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 11, Ergänzung der für den Stations- und Fahrdienst bestimmten Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, inclusive Lademittel vorgesehene Betrag von . fl. 55.000 oder K 110.000

7. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 11, für Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und die zu Untersuchungszwecken erforderlichen Instrumente und Apparate vorgesehene Betrag von fl. 100.000 oder K 200.000

8. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 11, für Durchführung von Versuchen und Neuerungen vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 30.000 oder K 60.000

9. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 11, für die Verbesserung der Speisewässer, eventuell Druckwerksanlagen vorgesehene Betrag von fl. 120.000 oder K 240.000

10. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 unter Capitel 28, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds: b) der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, für Erweiterung von Anschlussstationen nebst Reconstruction der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 84.500 oder K 169.000

II. Investitionspräliminare.

Die nachstehend aufgeführten Investitionscredite (Beträge) können noch bis Ende December 1900 verwendet werden.

. . . . . .

D. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1897, Beilage II, unter Post 4, für den Bau, beziehungsweise die käufliche Erwerbung eines Postgebäudes am Westbahnhofe in Wien bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerte Credit von fl. 68.000 oder K 136.000

E. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

Die nachstehend benannten, mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1897, Beilage II, bewilligten und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, bis Ende December 1899 verlängerten Credite, und zwar:

a) Staatseisenbahnbau.

1. Unter Post 2 für den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie von . . . . . fl. 1,214.940 oder K 2,429.880

2. Unter Post 5 für den Bau der Localbahn Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) . . . . . fl. 49.470 oder K 98.940

3. Unter Post 6 für den Bau der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel . . . . . fl. 14.690 oder K 29.380

4. Unter Post 7 für den Bau der Eisenbahn Beraun-Dušnik fl. 857.660 oder K 1,715.320

5. Unter Post 10 für den Bau der Localbahn Grulich (Lichtenau)-Schildberg . . . . . fl. 780.000 oder K 1,560.000
6. Unter Post 11 für den Bau der Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof . . . . . fl. 375.000 oder K 750.000
7. Unter Post 12 für den Bau der Localbahn Olbersdorf-Hotzenplotz . . . . . fl. 660.000 oder K 1,320.000

b) Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen.

8. Unter Post 14 für den Bau der Localbahnen:
Čerčan-Kolin mit Abzweigung nach Kačów
fl. 300.000 oder K 600.000
Karlsbad-Merkelsgrün von . . . . fl. 40.000 oder K 80.000
9. Unter Post 15 der Staatsbeitrag für die Ausgestaltung der Localbahnstrecke Chabówka—Neumarkt
fl. 1,300.000 oder K 2.600.000
10. Unter Post 16 der Staatsbeitrag für den Bau der Eisenbahnen Lužan-Zaleszczyki. Hliboka-Sereth. Radautz-Frassin (Brodina) und Nepolokoutz-Wiżnitz. einmaliger Staatsbeitrag
fl. 1,500.000 oder K 3,000.000

c) Staatseisenbahnbetrieb.

11. Unter Post 17 für die Herstellung zweiter Geleise: Salzburg—Reichsgrenze . . . . . fl. 126.000 oder K 252.000
12 Unter Post 18 für die Erweiterung von Stationen und dazu gehörigen Anlagen: Station Neu-Sandez
fl. 50.000 oder K 100.000
13. Unter Post 23 für die Ueberfahrt der Lemberger Strasse in der Station Przemyśl-Bakonczyce und zweites Geleise im Verbindungsdreieck daselbst . . . . . fl. 222.700 oder K 445.400

Die nachstehend benannten, in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898. R.-G.-Bl. Nr. 237, Beilage II, für das Jahr 1898 vorgesehenen Credite, und zwar:

a) Staatseisenbahnbau.

14. Unter Post 5, Chodorów-Podwysokie von
fl. 400.000 oder K 800.000
15. Unter Post 7, Freudenthal — Klein-Mohrau, Projectskosten und Vorarbeiten von . . . . . fl. 40.000 oder K 80.000
16. Unter Post 8, Haugsdorf-Weidenau von
fl. 80.000 oder K 160.000
17. Unter Post 9, Barzdorf-Jauernig von
fl. 80.000 oder K 160.000
18. Unter Post 10, Halicz-Ostrów-Tarnopol, Mehrerforderniss über die gesetzlich genehmigte Baukostensumme von
fl. 400.000 oder K 800.000

b) Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen.

19. Unter Post 11, Bau der Localbahnen:
Trzebinia-Skawce . . . . . fl. 420.000 oder K 840.000
Piła-Jaworzno . . . . . fl. 116.000 oder K 232.000
Chabówka-Zakopane . . . . . fl. 235.000 oder K 470.000
Kołomea-Stefanówka . . . . . fl. 425.000 oder K 850.000
Anderweitige, insbesondere für im administrativen Wege zu genehmigende Beitragsleistungen für Bahnen niederer Ordnung
fl. 146.000 oder K 292.000

c) Staatseisenbahnbetrieb:

20. Unter Post 15, Herstellung zweiter Geleise: Salzburg—Reichsgrenze von . . . . . fl 50.400 oder K 100.800
21. Unter Post 17, Investitionen auf der Wiener Verbindungsbahn: Brückenverstärkungen von . . . fl. 18.000 oder K 36.000
22. Unter Post 19:
a) Erweiterungen hervorragender Bedeutung:

Station Budweis (6. Rate) . . .	fl. 200.000	oder K 400.000
„ Bilin und Saaz (2. Rate) .	fl. 150.000	oder K 300.000
„ Prag und Zugförderungsanlage in Nusle (8. Rate)	fl. 110.000	oder K 220.000
„ und Werkstätte Gmünd .	fl. 100.000	oder K 200.000
„ Beraun (3. Rate)	fl. 100.000	oder K 200.000
„ Laibach	fl. 72.000	oder K 144.000
„ Ullitz-Pleschwitz	fl. 53.000	oder K 106.000
Werkstätte Laun	fl. 51.700	oder K 103.400
Station und Werkstätte Wien . .	fl. 49.500	oder K 99.000
„ Wolschan (3. Rate) . . .	fl. 48.000	oder K 96.000
„ Nürschan (3. Rate) . . .	fl. 42.000	oder K 84.000
„ Przemyśl	fl. 40.000	oder K 80.000
„ Zliv (3. Rate)	fl. 31.000	oder K 62.000
„ Klobuk	fl. 30.800	oder K 61.600
„ Wrbno	fl. 23.200	oder K 46.400

23. Unter Post 21, Wohngebäude für Beamte und Diener von . . . . . fl. 500.000 oder K 1,000.000
24. Unter Post 23, Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien von . . . . . fl. 300.000 oder K 600.000
25. Unter Post 24, Strassenunterfahrt in Krakau von
fl. 150.000 oder K 300.000
26. Unter Post 27, Erweiterung und Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene unvorhergesehene Auslagen von . . . . . fl. 300.000 oder K 600.000

. . . . . .

§ 5.

Der Finanzminister wird ermächtigt, während der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1900 Objecte des unbeweglichen Staatseigenthumes, deren Schätzungswerth für jedes einzelne Object den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt, bis zum Gesammtwerthe von K 600.000 ohne vorausgegangene specielle Zustimmung des Reichsrathes gegen blosse nachträgliche Rechtfertigung zu veräussern. Ebenso ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1900 die Belastung von Objecten des unbeweglichen Staatseigenthumes mit Dienstbarkeiten zu gestatten, wenn die Werthverminderung des zu belastenden Objectes oder der Werth des einzuräumenden Rechtes in jedem einzelnen Falle den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt. Der Gesammtwerth der im Jahre 1900 in dieser Weise einzuräumenden Dienstbarkeiten darf den Betrag von K 400.000 nicht übersteigen. Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1900 den im Nutzgenusse der Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahn-Grundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigenthumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu ertheilen, in welchen der Schätzungswerth des einzelnen Verkaufsobjectes den Betrag von K 50.000 übersteigt.

§ 6.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit 1. Juli 1900 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

In derselben Sitzung wurde laut Zuschrift des Herrn Finanzministers der in der Sitzung vom 8. November v. J. eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende April 1900, zurückgezogen.

In der Sitzung vom 18. Mai wurde seitens der Abgeordneten Dr. Knoll, Dr. Schücker und Genossen ein Antrag, betreffend die „Böhmerwald-Verbindungsbahn" von Taus nach Tachau, eingebracht.

In der Sitzung vom 19. Mai interpellirten die Abgeordneten Formánek und Genossen den Herrn Eisenbahnminister wegen Verstaatlichung der Nordwestbahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gmünd - Litschau - Heidenreichstein. (Industriegeleise zu den Fabriksetablissements der Firma C. Stölzle & Söhne in Neu- und Alt-Nagelberg: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 10. April durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich der Projecte für zwei von der in Ausführung begriffenen Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein, und zwar von den Stationen Neu- und Alt-Nagelberg abzweigende und zu den Fabriksetablissements der Firma C. Stölzle & Söhne führende Industriegeleise wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses dieser Amtshandlung hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 21.130.]

Projectirte Localbahn Kornenburg-Ernstbrunn. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Kornenburg nach Ernstbrunn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten.
[E.-M.-Z. 13.898.]

Projectirte Localbahn von Swetla nach Kacow. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von dem Concessionswerber vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von Swetla nach Kacow die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen durchzuführen. Nachdem jedoch bezüglich der gegenständlichen Linie die Stationscommission noch nicht durchgeführt wurde, so wird die genannte k. k. Statthalterei gleichzeitig beauftragt, die Erörterung der Stationsfragen der politischen Begehung unmittelbar vorangehen zu lassen. [E.-M.-Z. 22.301.]

Projectirte Localbahn Teltsch-Zlabings. (Variante km 41·8625 bis 46·7846: Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Localbahn Wolframs-Teltsch vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 41·8625 bis 46·7846 der projectirten Localbahn Teltsch-Zlabings die Stationscommission und anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 12. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 26.048.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellungen zur Erhöhung der Ergiebigkeit des Brunnens in der Wasserstation Mähr.-Weisskirchen.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die projectirten Herstellungen zum Zwecke der Erhöhung der Ergiebigkeit des Brunnens der Wasserstationsanlage in der Station Mähr.-Weisskirchen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 26.328.]

— (Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Geleiseanlagen am Bahnhofe Oderberg.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Erweiterung der Geleiseanlagen am Bahnhofe Oderberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 27.043.]

— (Bauconsensertheilung für eine Victualien-Verschleisshütte in der Station Trzebinia.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat den Bauconsens für die Herstellung einer gemauerten Victualien-Verschleisshütte in der Station Trzebinia im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 23.019.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Unterstützung von Kleinbahnen seitens des Provinzialausschusses von Westpreussen.) In seiner Sitzung am 14. April setzte der Ausschuss in Abänderung seines Beschlusses vom 13. März das Baucapital für die Kleinbahnen im Kreise Marienwerder (56·13 km) auf Mk. 1,924.000 und mit Zurechnung der Kosten für die Dampffähre bei Mewe auf Mk. 2,124.000 fest, welch letztere Summe gleichzeitig das gesammte zu subventionirende Baucapital darstellt. Es wurde dann beschlossen, von diesem auf Mk. 2,124.000 festgesetzten Baucapital Mk. 326.000 in Actien auf die Provinz zu übernehmen, unter der Voraussetzung, dass von der zur Durchführung des Unternehmens zu bildenden Actiengesellschaft nur gleichberechtigte Actien ausgegeben werden. Für den Bau der normalspurigen Kleinbahn Culmsee-Melno setzte der Provinzialausschuss die Baukosten und demnach auch das Grundcapital für die zu bildende Actiengesellschaft auf Mk. 2,185,000 und die provinzielle Betheiligung an dieser Kleinbahn auf Mk. 437.000 = 26 pCt. des Anlagecapitals fest.

— (Kleinbahnen im Kreise Hamm.) Der Kreistag bewilligte der „D. Strassen- u. Kleinb.-Ztg." zufolge für die im Herbst zu eröffnende Kleinbahn Hamm-Werl die Summe von Mk. 100.000 zur Vervollständigung der Betriebsanlagen. Für den Bau dieser Bahn ist vom Kreistage eine Summe von Mk. 700.000 bewilligt worden. Sodann beschloss der Kreistag die Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Zweck der gemeinsame Betrieb der von den Kreisen Soest und Hamm hergestellten Linien Neheim — Ostönnen — Soest — Hovestadt, Ostönnen—Werl und Werl—Hamm ist.

— (Bahnproject Braunschweig-Schöningen, bezw. -Mattierzoll.) Der braunschweigische Landtag bewilligte für die von der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. zu erbauende Bahn Braunschweig-Schöningen, bezw. Braunschweig-Mattierzoll die Zeichnung von Mk. 300.000 Actien und Mark 300.000 Baarzuschuss, der erst verzinslich ist, wenn das Unternehmen drei Jahre hinter einander vier Percent abgeworfen hat.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirke Hannover und Magdeburg: Eröffnung der Neubaustrecke Wittenberger Umgehungslinie bei Stendal.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 1. Mai die Neubaustrecke Wittenberger Umgehungslinie bei Stendal für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und das bisherige Geleise von Stendal ab bis km 4·6 der Strecke nach Wittenberge ausser Betrieb gesetzt worden. Durch die Inbetriebnahme der neuen Strecke wird die Entfernung für sämmtliche an der Strecke Stendal—Wittenberge gelegenen Stationen von Stendal ab um 3·4 km länger. Mit dem Tage der Betriebseröffnung ist ferner diese Neubaustrecke aus dem Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover ausgeschieden und in den Eisenbahn-Directionsbezirk Magdeburg übergegangen.

— (Directionsbezirk Posen: Eröffnung des Personenhaltepunktes Kurzig.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 1. Juni der in km 75·98 zwischen den Stationen Tempel und Kurzig an der Bahnstrecke Reppen—Meseritz neu eingerichtete Personenhaltepunkt Kurzig eröffnet.

— (Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Kurzig in „Obergörzig".) Am 1. Juni wurde — einer amtlichen Mittheilung zufolge — der Name der Haltestelle Kurzig in „Obergörzig" abgeändert.

— (Directionsbezirk Köln: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Kalk Süd.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurden ab 20. Mai die Befugnisse der Station Kalk Süd auf die Abfertigung von Frachtstückgütern im Gewichte von mindestens 2000 kg in einem Wagen auf einen oder mehrere Frachtbriefe nach einer und derselben Bestimmungsstation im Versandte von den angeschlossenen Werken ausgedehnt. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 vom 12. Mai, Seite 1270.)

— (Directionsbezirk Halle a. d. S.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Pratau.) Laut einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist am 1. Juni die an der Bahnstrecke Halle a. d. S.—Berlin gelegene Station Pratau, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Gütern und lebenden Thieren eingerichtet war, nunmehr auch für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art eröffnet worden.

— (Directionsbezirk Stettin: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Cavelwisch.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 1. Juni die an der Bahnstrecke Stettin—Jassenitz zwischen den Stationen Kratzwieg und Politz gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Stückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Cavelwisch nunmehr für den Gesammtverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

— (Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Polkwitz—Raudten.) Am 13. April ist — einer amtlichen Mittheilung zufolge — die 18 km lange vollspurige Kleinbahn Polkwitz—Raudten dem Betriebe übergeben worden. Diese Kleinbahn schliesst in Raudten an die Linien Glogau—Breslau und Raudten—Liegnitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau an.

Sachsen. (Zugcontrolore auf den Staatsbahnen.) Vom 1. April an sind ebenso wie bei den preussischen Bahnen auch bei den Sächsischen Staatseisenbahnen besondere Controlore in Thätigkeit getreten, die hauptsächlich berufen sind, durch unvermuthete Revisionen festzustellen, ob die Züge nur von Reisenden mit giltigen Fahrkarten und in den durch die Fahrkarten beschleunigten Wagenclassen benützt werden. Daneben wird ihnen auch die Mitüberwachung der Zugschaffner und der Ordnungsmässigkeit des Personenzugdienstes überhaupt obliegen.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Station Pless für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh.) Zufolge einer amtlichen Mittheilung ist am 1. Mai die an der Bahnstrecke Kempten—Ulm zwischen den Stationen Fellheim und Kellmünz neu errichtete Station V. Classe Pless für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eröffnet worden.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Februar.) Im Monate Februar wurden bei einer Bahnlänge von 1822·87 (1759·99) km 2,162 902 (2,090.367) Personen und 555.484 (574.601) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,036.000 (1,011.612), aus dem Güterverkehre Mk. 2,142.000 (2,191.443), aus sonstigen Quellen Mk. 436.000 (298 600), zusammen Mark 3,614.000 (3,501.655). Vom 1. April 1899 bis letzten Februar 1900 beträgt die Einnahme Mk. 49,798.500, somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 47,802.575 mehr Mark 1,995.925.

— (Verkebrsbeschränkung auf der Uferladestelle der Station Hohnstorf.) Der Verkehr auf der Uferladestelle der Station Hohnstorf — Eisenbahn-Directionsbezirk Altona — auf welcher die Be- und Entladung von Wagenladungsgütern bisher ohne Einschränkung zugelassen war, ist vom 1. April ab in der Weise beschränkt worden, dass während der Zeit der Verladung von Sprengstoffen die Ladestelle für den übrigen (allgemeinen) Verkebr geschlossen wird.

— (Schliessung der Station Deutzerfeld für den Wagenladungsverkehr.) Am 31. Mai Abends wurde die Station Deutzerfeld für den öffentlichen Wagenladungsverkehr geschlossen. Seit 1. Juni dient diese Station daher nur noch für die Abfertigung von Wagenladungen und Frachtstückgütern nach und von den angeschlossenen Werken, für die Abfertigung von Frachtstückgütern, jedoch nur in dem jetzigen Umfange. Die Bereitstellung der Wagen zur Be- und Entladung, die bis zum 31. Mai in den Freiladegeleisen der Station Deutzerfeld erfolgte, geschieht hienach seit 1. Juni auf Station Kalk Süd, womit zum Theil geringfügige Frachterhöhungen verknüpft sind.

Schweiz. (Unfälle bei den Transportanstalten im Jahre 1899.) In der Statistik werden für das Jahr 1899 insgesammt 86 Tödtungen und 923 Verletzungen verzeichnet, gegenüber 69 Tödtungen und 911 Verletzungen im Vorjahre. Dazu kommen noch 18 Selbstmorde, ebensoviel wie 1898. Entgleisungen ereigneten sich 50 gegen 65 im Vorjahre, davon 17, bezw. 18 auf freier Strecke und 33, bezw. 47 auf den Stationen. Zusammenstösse fanden 49 gegen 32 im Vorjahre statt, davon 11, bezw. 7 auf freier Strecke und 38, bezw. 25 auf den Stationen. Infolge von Entgleisungen und Zusammenstössen wurden 2 Reisende getödtet, 16 Reisende und 19 Bahnhedienstete verletzt. Durch andere Unfälle verschiedener Art wurden 14 Reisende und 32 Bahnbedienstete getödtet, 60 Reisende und 768 Bahnbedienstete verletzt.

Belgien. (Projectirte Eisenbahn mit elektrischem Betriebe zwischen Brüssel und Antwerpen.) Wie der „Moniteur Industriel" berichtet, projectirt ein Consortium von belgischen Banken und Finanzkräften den Bau einer Brüssel und Antwerpen verbindenden Eisenbahn mit elektrischem Betriebe, deren Kosten mit Frcs. 30,000.000 präliminirt sind. Die Bahn soll nach dem System der elektrisch betriebenen Localbahnen von Chicago und Umgebung hergestellt werden und bei einer Fahrgeschwindigkeit von 120 km per Stunde die Verbindung zwischen beiden Städten, und zwar von deren Centren aus innerhalb 20 Minuten vermitteln. Die Bahn, deren Züge in rascher Reihenfolge verkehren werden, soll mit Ausscbluss des Frachtenverkehres nur für den Personen- und Briefpostverkehr eingerichtet werden.

Bulgarien. (Fürstl. Bulgarische Staatsbahnen: Einstellung des Gesammtverkehres auf der Strecke Pleven—Somovit.) Einer amtlichen Publication zufolge wurde am 1. Mai infolge Ueberschwemmung des Bahnkörpers der Gesammtverkehr auf der Strecke Pleven—Somovit der fürstl. Bulgarischen Staatsbahnen auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Russland. (Uebergang der Iwangorod-Dombrowo-Bahn in den Besitz des russischen Staates.) Am 10./22. Jänner ist, nach einer Mittheilung der Verwaltung der Iwangorod-Dombrowo-Bahn, diese Bahnstrecke durch Ankauf in den Besitz des russischen Staates übergegangen.

China. (Schienenbestellung in Deutschland für den Bau der chinesischen Staatseisenbahnen.) Die reichsdeutschen Schienenwalzwerke und Maschinenfabriken haben die Ausführung bedeutender Lieferungen für Rechnung der chinesischen Regierung übernommen. Es wurden 65.000 Tonnen Stahlschienen für die Linie Chantung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4), 5000 Tonnen Brückentraversen und der dazugehörige Constructionsbedarf, 24 Locomotiven, 300 Personen- etc. Wagen und 400 Kohlenlowries, ferner Cement, Werkzeuge und Hilfsmaschinen für Brücken- und Hochbau, schliesslich eine Anzahl von Telegraphen-Apparaten und dazugehörigen Bedarfsartikeln etc. bestellt. Die Höhe des Beschaffungspreises stellt sich loco Fabrik auf Mk. 20,000.000.

Schiffahrt.

Ungarisch-Croatische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Indienststellung eines neuen Dampfers.) Am 24. Mai traf im Fiumaner Hafen der neue Dampfer „Olga" ein, den die Ungarisch-Croatische Dampfschiffahrt-Gesellschaft zu Zwecken der freien Schiffahrt erbauen lies. Das neue Schiff, welcbes einen Nettogehalt von 2054 t hat, wurde in Sunderland in der Werfte Thomson construirt. Seine Länge beträgt 340 Fuss, seine Breite 45 Fuss. Die „Olga" kam in Fiume mit Kohle aus Newcastle an und wird dann nach Batum fahren, um von dort nach Java Petroleum zu transportiren.

Frankreich. (Zulässigkeit des Verkehres von Yachten als Ausstellungsobjecte im Bereicbe der Seine und deren Verankerung im Pariser Stromabschnitte.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat im Vereine mit den anderen betheiligten Ministerien und Behörden die Genehmigung ertheilt, dass Yacbten französischer oder ausländischer Provenienz, deren Tiefgang den Flussbettverhältnissen der Seine entspricht, zwischen dem Canal La Manche und den ihnen zugewiesenen Ankerplätzen zwischen den Brücken „Invalides" und „Jena" bei strenger Einhaltung der Schiffahrtsordnung während der Dauer der Weltausstellung in dem Falle frei verkehren dürfen, wenn deren Betriebspersonal den Nachweis der Befähigung zum Schiffahrtsdienste zu erbringen vermag.

Russland. (Einführung eines internationalen Seeverkehres ab Archangelsk am Weissen Meere.) Die über Auftrag des Czaren einberufene Commission für Handels- und Verkehrsangelegenheiten hat sich im Interesse der Förderung des Exportes für die Einführung eines internationalen Seeverkehres für die Versendung von Getreide, insbesondere der in nördlichen Gegenden gut gedeihenden Gerste etc. aus den nordwestlichen Gebietstheilen des europäischen Russland und Sibirien über Archangelsk nach ausländischen Häfen entschieden. Die Verbindung wird durch eine Gruppe russischer Eisenbahn-Verwaltungen einerseits und Rhedereifirmen in den Häfen von Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen, London, Hull und New-Castle andererseits eingeleitet werden, und wird die Verfrachtung der Massengüter während der Sommermonate, innerhalb welcher die Meere eisfrei sind, stattfinden.

Verschiedene Mittheilungen.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. April fand in Graz unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Vicepräsidenten Dr. Hermann Beer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Oberbergratbes Josef Schardinger die diesjährige (45.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 21 Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 6250 Actien mit 1250 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 602.412 (+ 32.074) Personen, 10.070 (— 1180) q Gepäck und 8,031.955 q Eil- und Frachtgüter (+ 228 856) befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre stellten sich auf fl. 217.973 (+ 9956), aus dem Gepäcksverkehre auf fl. 6309·5 (— 515), aus dem Güterverkehre auf fl. 1,534.059 (+ 18.187), die verschiedenen Einnahmen auf fl. 4756 (+ 854), sohin die gesammten Transporteinnahmen auf fl. 1,763.098 (+ 28.481). Die hauptsächlichste Zunahme zeigte sich im Transporte von Brennstoffen, Abfällen und Baumaterialien, während Metalle und Erze, sowie Obst eine bedeutende Abnahme auswiesen. Seit 1. Juli 1899 wurden für die Linien Graz—Köflach und Lieboch—Wies getrennte Betriebsrechnungen geführt. Die Ausgaben stellten sich im I. Semester für beide Linien auf fl. 337.598, im II. Semester für die Linie Graz—Köflach auf fl. 293.324, für die Linie Lieboch—Wies auf fl. 77.224. Das Reinerträgniss beider Linien beziffert sich für das ganze Jahr auf

fl. 1,054.951 (I. Semester fl. 510.459, II. Semester Graz—Köflach fl. 412.620, Lieboch—Wies fl 131.872), was gegen das Vorjahr eine Besserung von fl. 6487 involvirt. Der Bergbaubetrieb schliesst mit einem Ertrage von fl. 192.434 (+ 2742), der Kohlenverschleiss mit dem Gewinne von fl. 1756 (— 5175), die Kalkwerke mit fl. 16.942 (— 161), die Glasfabrik mit fl. 3658 (— 3223). Die Zinsenerfordernisse betrugen fl. 40.435 (+ 9097), die Eisenbahnsteuern fl. 211.778 (+ 7203), die Bergbausteuern fl. 39.850 (+ 3572). Zur Verfügung der Generalversammlung standen fl. 550.165·5 = K 1,100.331. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss die Versammlung aus obigem Reingewinne K 34.917 zur Dotirung des Reservefonds K 45.567 als Tantième für den Verwaltungsrath und die Direction zu verwenden, eine Dividende von K 27 = 6¾ pCt. (wie im Vorjahre) an die Actionäre zur Vertheilung zu bringen und K 232.256 auf neue Rechnung vorzutragen. Der bisherige Revisionsausschuss wurde per acclamationem wiedergewählt.

Firmaprotokollirungen. Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte Salzburg wurde am 5. Mai im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft"

eingetragen, dass bei der VIII. Generalversammlung am 19. April 1898 die Verwaltungsrathsmitglieder Victor Krüzner und Julius v. Szajbely und bei der X. Generalversammlung vom 27. April 1900 die Verwaltungsrathsmitglieder Max Reinhard und Doctor Friedrich Volz je mit dreijähriger Functionsdauer in den Verwaltungsrath wiedergewählt worden sind.

— Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte Salzburg, Abth. III, wurde am 7. Mai im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft"

auf Grund der bei der XII. Generalversammlung am 27. April 1900 gefassten Beschlüsse die Wiederwahl der Actionäre Eugen Landau, Alexander Werner und Ernst Augermaier, dann die Neuwahl des Actionärs Friedrich Zezula, Oberingenieurs in Berlin, als Mitglieder des Verwaltungsrathes je mit einer dreijährigen Functionsdauer eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCIV. Stückes.) Das am 31. Mai herausgegebene XCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4910: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 21. Mai 1900, Z. 15.710, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schafe und Schweine aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 4911: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 27. Mai 1900, Z. 11.702, betreffend die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes für Schafe und Ziegen aus dem rumänischen Districte Botošani.

— (Inhalt des XCV. Stückes.) Das am 2. Juni herausgegebene XCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4912: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. Mai 1900, Z. 18.920, betreffend die veterinärpolizeiliche Verfügung gegen die Einfuhr von Vieh aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XCVI. Stückes.) Das am 5. Juni herausgegebene XCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4913: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. Mai 1900, Z. 19.148, betreffend die veterinärpolizeiliche Verfügung gegen die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des XCVII. Stückes.) Das am 6. Juni herausgegebene XCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4914: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. März 1900, Z. 98.993, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Steiermark und Krain.

Nr. 4915: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 29. Mai 1900, Z. 80.732, betreffend die Aufhebung der Sperre in den Bezirken Bihać, Krupa und Cazin, mit Ausnahme des Ortes Beganović, gegen den Verkehr mit Schafen.

Dividenden.

Buschtěhrader Eisenbahn. Ab 1. Juni für die Actie lit. A fl. 76·50 = K 153·—, für die Actie lit. B fl. 26·— = K 52.—, für den Genussschein lit. A fl. 50.25 = K 100.50.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Coupon per 1. Juli fl. 18.— = K 36.—.

Oesterr. Nordwestbahn. Coupon per 1. Juli für die Stammactie fl. 6.— = K 12.—, für die Actie lit. B fl. 12.— = K 24.—, für den Genussschein lit B fl. 2.— = K 4.—.

Böhmische Nordbahn. fl. 11.— = K 22.—.

Oesterreichischer Lloyd. Ab 1. Juli fl. 20.— = K 40.—.

Csakathurn-Agramer Eisenbahn. Coupon per 1. Juli für die ganze Stammactie fl. 3.30 = K 6.60, für die halbe Stammactie fl. 1.65 = K 3.30.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Coupon per 1. Juli fl. 4.50 = K 9.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Coupon per 1. Juli für die ganze Actie fl. 109.— = K 218.—, für die halbe Actie fl. 54.50 = K 109.—, für die Fünftel-Actie fl. 21.80 = K 43.60.

Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.). Für die Prioritätsactie fl. 9.— = K 18.—, für die Stammactie fl. 1.50 = K 3.—.

Budapest—Neupest—Rakos-Palotaer elektrische Strasseneisenbahn-Gesellschaft. Ab 26. Mai K 5.—.

Ueberetscherbahn. Für die Prioritätsactie K 93.75.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Coupon per 1. Juli ab 14. Mai K 124.—.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Coupon per 1. Juni K 16.—.

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. Ab 1. Juli für die Stammactie K 12.—, für die Prioritätsactie K 6.—.

Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft. Für die Prioritätsactie K 18.—, für die Stammactie K 16.—.

Prag-Duxer Eisenbahn. Ab 1. Juni für die Prioritätsactie K 12.—, für die Stammactie K 8.—

Temesvárer elektrische Stadtbahn. Für die Actie K 20.—, für den Genussschein K 10.—.

Südbahn-Gesellschaft. Vom 1. Juni ab Frcs. 2.—.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli für die Actie Frcs. 16.—, für den Genussschein Frcs. 3·50.

Generalversammlungen.

Im Monate Juni:

1. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.
2. (Wien.) Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft.
6. (Wien.) Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).
7. (Wien.) Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya in Liquidation.
8. (Wien.) Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.
8. (Dées.) Szamosthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft.
9. (Wien.) Friauler Eisenbahn-Actiengesellschaft.
9. (Wien.) Localbahn Zwittau-Polička.
9. (Reichenberg.) Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft.
12. (Wien.) Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
12. (Wien.) Ybbsthalbahn.
13. (Wien.) Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts.
15. (Wien.) Localbahn Beneschau-Wlaschim.
18. (Wien.) Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.
19. (Wien.) Ostgalizische Localbahnen.
23. (Wien.) Localbahn Schwarzenau-Zwettl.
23. (Wien.) Unterkrainer Bahnen.
25. (Wien.) Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.
25. (Wien.) Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding.
25. (Wien.) Localbahn Stramberg-Wernsdorf.
27. (Wien.) Localbahn Asch-Rossbach.
27. (Lemberg.) Localbahn Lemberg-Kleparow-Janow.
28. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Saar.
30. (Czernowitz.) Czernowitzer Elektricitätswerks- und Strassenbahn-Gesellschaft.
30. (Budapest.) Barcs-Pakraczer Eisenbahn.

Literatur.

Erschienen ist:

„Alphabetisch geordneter Eisenbahn-Frachtentarif für Wien." Herausgegeben von Albert Strauss, Controlor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Preis 12 Kronen. Wien 1900. Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Wien, I. Graben 13.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1900 gelangt ein neuer Tarif für den obbezeichneten Verkehr zur Ausgabe.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1897 sammt Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes werden bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 30 Hellern erhältlich sein.

Wien, am 2. Juni 1900. [571]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif-Theil II, Heft 2.

Inhaltsangabe in den Frachtbriefen für Holz zu Grubenzwecken.

In Ergänzung der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 34 vom 24. März 1900, sub [295], Punkt 1, laut welchem die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2/D, Abtheilung β, hinsichtlich der zu Grubenzwecken bestimmten Stamm- (Rund-) Hölzer nur dann Giltigkeit haben, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes dieser Stamm- (Rund-) Hölzer am stärkeren Ende nicht mehr als 30 cm beträgt, wird zur Kenntniss gebracht, dass die betreffende Frachtbegünstigung für derlei zur Ausfuhr aus Oesterreich-Ungarn gelangende Grubenhölzer nur in dem Falle Anwendung findet, wenn vom Absender ausser der Inhaltsangabe der grösste Durchmesser des Querschnittes im Frachtbriefe angeführt wird.

Wien, am 2. Juni 1900. [572]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifnachtrages.

Am 1. Juli 1900 tritt zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Abgeänderte und neue Frachtsätze.
3. Abgeänderte Frachtsätze für die Station Münchhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
4. Neue Frachtsätze für die Station Stupno-Břas der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
5. Abgeänderte Frachtsätze für Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
6. Anderweitiges Verzeichniss der Schleppbahngebühren.
7. Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Wien, am 6. Juni 1900. [573]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. September 1897.

Mit 1. August 1900 gelangt zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, giltig vom 1. September 1897, Nachtrag III zur Einführung.

Exemplare desselben werden vom 15. Juli 1900 an bei den vorgenannten Verwaltungen zum Preise von 30 Hellern für das Stück abgegeben.

Wien, am 6. Juni 1900. [574]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Localgütertarif, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898.) Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangende Localbahn Kronach-Nordhalben.

Für den Verkehr der Localbahn gelten die Vorschriften und Tarife des Heftes D.

Auf der Localbahn Kronach-Nordhalben können Eisenbahnwagen mit einem grösseren festen Radstand als von 4·5 m nicht übergehen und in der Theilstrecke von der Abzweigung der Flügelbahn zum Lade- und Lagerplatz links der Haslach, das ist von km 0·8 bis zur Endstation Nordhalben, Wagen mit einer Bruttolast von mehr als 10.000 kg per Achse nicht befördert werden.

Kilometerzeiger.

Von und nach		Kronach	Höfles	Rodach i. O. F.	Zeyern	Wallenfels	Steinwiesen	Mauthaus	Dürrenwaid	Nordhalben
		Kilometer								
Kronach	Station	.	4	6	9	11	14	19	24	25
Höfles	Haltestelle	4	.	2	5	8	11	15	20	22
Rodach i. O. F.	Haltestelle	6	2	.	3	6	9	14	18	20
Zeyern	Haltestelle	9	5	3	.	3	6	11	16	17
Wallenfels . . .	Haltestelle	11	8	6	3	.	3	8	13	14
Steinwiesen . . .	Haltestelle	14	11	9	6	3	.	5	10	11
Mauthaus . . .	Halteplatz	19	15	14	11	8	5	.	5	7
Dürrenwaid . . .	Haltestelle	24	20	18	16	13	10	5	.	2
Nordhalben . . .	Station	25	22	20	17	14	11	7	2	.

— (Ergänzung.) Auf Seite 94 des Heftes D ist bei der Localbahn Selb-Plösberg—Selb Stadt unter Ziffer 3 nachzutragen: von Selb Stadt nach Markt Redwitz Mk. 0·18 für 100 kg.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1893. (Einbeziehung der Station Baelen [Usines].) Die dem Frachtgutverkehre mit den angeschlossenen Werken dienende Station Baelen (Usines) der Belgischen Staatsbahnen wird mit den bestehenden Frachtsätzen für „Moll“ in den Tarif aufgenommen.

In der Assimilationstabelle, Seite 10, ist Vormerkung zu machen.

Güterverkehr zwischen München C.B. und Stationen der Privatlocalbahn Murnau - Oberammergau. (Directe Frachtsätze.) Mit Wirksamkeit vom 20. Mai bis 1. October kommen für den Güterverkehr zwischen München C.B. einerseits und Oberammergau und Bad Kohlgrub andererseits nachstehende directe Frachtsätze zur Einführung:

km	Zwischen München C.B. und	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
		Eilgut	Allgemeine Stückgut-classe	Specialtarif für bestimmte Stückgüter
99	Oberammergau	3·40	1·70	1·33
89	Bad Kohlgrub	2·96	1·48	1·17

Die Beförderung erfolgt auf Grund der im „Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, Abtheilung A und B“ enthaltenen allgemeinen Bestimmungen, allgemeinen Tarifvorschriften und Güterclassification, sowie der hiezu für jedes Bahngebiet herausgegebenen besonderen Zusatzbestimmungen.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern—Central- und Westschweiz vom 1. September 1896. (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit vom 15. Mai wird im Ausschreiben Nr. 9 (Tarifanzeiger der Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 37 vom 5. September 1898) die Ueberschrift wie folgt ergänzt:

11. Petroleum und Rohbenzin.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg (Gruppe IV, V und VI) etc. (Tarifnachtrag V.) Mit Giltigkeit vom 20. Mai 1900 ist zu dem Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag V in Kraft getreten. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Sendungen von Rubengrube, neue Frachtsätze für die Haltestellen Köditzberg und Königsee, Thür. des Directionsbezirkes Erfurt, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Ausserdem sind die bereits früher durch Bekanntmachung eingeführten Sätze nach Stationen der Arnstadt-Ichtershausener Bahn etc. in den Nachtrag aufgenommen.

Druckabzuge des Nachtrages V können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Verkehr Schweiz—Frankreich. (Fleisch-Ausnahmetarif.) Der Ausnahmetarif für Fleisch etc. Schweiz—Paris vom 1. April 1892, welcher auf den 30. April 1900 gekündigt war, bleibt noch bis incl. 31. Mai 1900 in Kraft.

Schweiz. (Nachtrag III zum Distanzenzeiger Nordostbahn—Vereinigte Schweizer Bahnen vom 1. Februar 1897.) Mit 1. Juni tritt der vorbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Schweizerisch - Italienische Gütertarife, Theil II, Abtheilung A, Heft 1. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 3 d.) Am 1. Juni traten folgende Frachtsätze des Schweizerisch - Italienischen Ausnahmetarifes Nr. 3 d (Holzstoff und Holzzellstoff) in Kraft:

Anyst—Pino . . . . . 1·25 Frcs. per 100 kg
„ —Chiasso . . . . . 1·40 „ „ 100 „

England. (Erhöhung der Eisenbahntarife.) Einem Berichte der „Railway-News“ zufolge beabsichtigt ein Ring von englischen Eisenbahn-Verwaltungen die Tarife sowohl im Personen- als im Güterverkehre zu erhöhen, eine Massnahme, die damit motivirt wird, dass die Preise der Rohmaterialien für Erzeugung des Eisenbahnbedarfes, jene der Kohle sowie der Arbeitskraft in neuester Zeit bedeutend gestiegen sind, ohne dass in voraussehbarer Zeit eine Verwohlfeilung derselben zu gewärtigen ist. Während die Erhöhung für den Personentransport von nur geringer Bedeutung sein wird, soll der Tarif für „Gepäck ohne Begleitung“ auf Frcs. 0·60 per Collo erhöht werden. Letzterer ist ein versuchsweise eingeführter Transportmodus für kleine und mittelgrosse Colli, der aber im Bereiche mehrerer Bahnlinien einerseits einen unerwartet derartigen Umfang erreichte, dass zur Bewältigung der Beförderung dieser sofort zu liefernden Güter specielle Züge eingeleitet werden müssen, deren Kosten durch die derzeit diesbezüglich niederen Tarife nicht gedeckt erscheint, andererseits Veranlassung zu mannigfachen Missbräuchen von Seiten der Aufgeber gibt. Die Frage der Erhöhung der Frachtentarife wurde einem Comité zum Studium zugewiesen.

Dachpix (Theercement).

Auf Jahre hinaus wasserdichter Conservirungsanstrich für alte und neue **Pappen-, Blech- und Holzdächer;** tropft nicht im Sommer, reisst nicht im Winter. (618)

Pix-Dachpappen, elastisch und wetterbeständig.

Wiederverkäufer erhalten entsprechenden Rabatt.

Auskünfte, Brochuren etc. senden auf Wunsch Heilpern & Haas, Wien, I. Schulerstrasse 18.

Lack-, Firniss- und Farben-Fabriken
Christoph Schramm
WIEN
Offenbach a/M. — Berlin.
Gegründet 1837. — Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — **Prag,** Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères“.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1581	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Schlackenziegel	Kladno	Annathal-Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif	Heller 73·2	47	26·2	Im Kartirungswege		In den Frachtsätzen der Colonnen 9 und 10 ist die für mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn in der Station Kladno eintreffenden Transporte vertragsmässig festgesetzte Einfahrtsgebühr in Kladno mit inbegriffen
					Bleistadt				72·2	46	26·2			
					Chodau (B.E.B.)				66·2	41	25·2			
					Davidstbal				69·2	44	25·2			
					Eger (B.E.B.)				76·2	50	26·2			
					Falkenau a. d. Eger				69·2	44	25·2			
					Frauzensbad (B.E.B.)				75·2	49	26·2			
					Hanenstein-Warta				57·2	34	23·2			
					Kaaden-Brunnersdorf				52·2	30	22·2			
					Karlsbad (B.E.B.)				63·2	39	24·2			
					Klingentbal (B.E.B.)				76·2	50	26·2			
					Klösterle				53·2	31	22·2			
					Komotau (B.E.B))				51·2	30	21·2			
					Königsberg-Maria-Kulm				72·2	47	25·2			
					Kralup (B.E.B.)				25·2	16	9·2			
					Krima-Neudorf				59·2	36	23·2			
					Krupa				30·2	18	12·2			
					Kupferberg				63·2	39	24·2			
					Michelob				40·2	22	18·2			
					Nendau				61·2	38	23·2			
					Neusattl (B.E.B.)				67·2	42	25·2			
					Ober-Graslitz				75·2	49	26·2			
					Prag (Bubna)				26·2	16	10·2			
					Prag (Sandthor)				24·2	15	9·2			
					Prag (Smichow)				27·2	16	11·2			
					Pressnitz-Reischdorf				62·2	38	24·2			
					Priesen				48·2	28	20·2			
					Pürstein				55·2	33	22·2			
					Rakonitz (B.E.B.)				32·2	19	13·2			
					Reitzenhain (B.E.B.)				63·2	39	24·2			
					Saaz (B.E.B.)				44·2	25	19·2			
					Schlackenwerth (B.E.B.)				59·2	36	23·2			
					Schmiedeberg				65·2	41	24·2			
					Sebastiansberg				61·2	37	24·2			
					Sonenberg				61·2	37	24·2			
					Tirschnitz				74·2	49	25·2			
					Trnowan				42·2	24	18·2			
					Unter-Graslitz				74·2	48	26·2			
					Weipert (B.E.B.)				69·2	44	25·2			
					Welchan-Wickwitz				58·2	35	23·2			
					Zieditz				70·2	45	25·2			
1582	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser-Ferdinands Nordbahn	3 Kesselwagen	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Austerlitz	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900	Localtarif	102 Heller	71 Heller	31 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1583	**Südbahn-Gesellschaft**		Eisenbahnschwellen aus Fichten oder Kiefernholz, roh, auch imprägnirt	Csáktornya Zákány Zapresić	Kufstein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressirt sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Versendern, bezw. den Empfängern	vom 15. Juni bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	176 189 197 Heller incl. ungar. Steuer	129 142 151	47 47 46 Heller	Im Kartirungswege		
1584	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut	Oroshaza Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen	Paris-Douane Station der Französischen Ostbahnen	Siehe nachstehende Tabelle	vom 10. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900		Es besteht kein solcher	Laut nachstehender Tabelle		Im Kartirungswege		

I	II

a) Schnittfrachtsätze a)
bei Frachtzahlung für mindestens 2000 kg per Sendung und Frachtbrief.
Theilbetrag in Francs Gold per 1000 kg

I	II
132·40	86·30

b) Schnittfrachtsätze b)
Theilbeträge in Francs Gold per verwendeten Wagen

Bei Verwendung von ein- bödigen Wagen	Bei Verwendung von mehr- bödigen Wagen	Bei einer Wagen-Bodenfläche von m²	Bei Verwendung von ein- bödigen Wagen	Bei Verwendung von mehr- bödigen Wagen
135·75	203·65	14·6—15·5	337·05	400·80
		15·6—16·5	357·75	425·75
		16·6—17·5	378·45	450·70
		17·6—18·5	399·15	475·65
		18·6—19·5	419·85	500·60
		19·6—20·5	440·55	525·55
		20·6—21·5	461·25	550·50
		21·6—22·5	481·95	575·45
		22·6—23·5	502·65	600·40
		23·6—24·5	523·35	625·35
		24·6—25·5	544·05	650·30
		25·6—26·5	564·75	675·25

c) Schnittfrachtsätze c)
Theilbetrag bei Frachtzahlung für mindestens 2500 kg per Sendung und Frachtbrief.
Francs per 1000 kg

I	II
105·15	93·20

Die Ermittlung der Gesammtfracht erfolgt auf Grund der unter I, bezw. II angeführten Theilfrachten getrennt, und zwar mit Berücksichtigung der angegebenen Mindestgewichte. Der sich ergebende billigste Gesammttarif wird angewendet.

Dem Aufgeber ist es freigestellt, den in Betracht kommenden Beförderungsweg über: Ujszasz—Kelenföld—Brnck a. L.—Wien—Bischofshofen—Wörgl—Innsbruck—Arlberg—Buchs—Delle oder über Brod—Sziszek—Laibach—Tarvis—Villach—Franzensfeste—Innsbruck—Arlberg—Buchs—Delle oder über Ujszasz—Kelenföld—Brnck a. L.—Wien—Simbach—Ulm—Mühlacker—Wintersdorf—Avricourt im Frachtbriefe vorzuschreiben. Das Auf- und Abladen ist Sache der Partei. Für jede Sendung wird eine Einschreibegebühr von 10 Cts. zu Gunsten der französischen Ostbahnen eingehoben. Im Uebrigen ist für die Beförderung der Sendungen der Tarif-Theil I, Abtheilung A des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbandes massgebend.

Fortlaufende Nummer	1585	1586	1587
Die Publication erfolgt	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen und im der	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Pottasche (Perlasche, Kasanasche, Steinasche), roh und raffinirt	Holz der Serie I laut der Nomenclatur des Tarifes, Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Cement
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Smiřitz, Station der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Augst, Station der Bötzbergbahn	Golleschau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Lindau transit / St. Margrethen transit / Buchs transit / Bregenz transit	Innsbruck / Imst / Landeck / Bludenz / Feldkirch	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschläglgen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 15. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	vom 15. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln des Oesterreichisch Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1896	Tarif-Theil IV, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze	79 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	417 Centimes / 422 Centimes / 417 Centimes / 417 Centimes	106 / 114 / 139 / 140 / 150 Ctms.	72 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			7 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	Diese Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen, oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten		
	14	14	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1588	**Oesterr. Nordwestbahn**	hetheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 1 Güter aller Art in Wagenladungen	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Burdujeni	Bei Aufgabe von resp. Zahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Theil II für den Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien		a) 779 Centimes b) 668 „		Im Kartirungswege		Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze um 6 Centimes per 100 kg. In den Frachtsätzen für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 12 Centimes per 100 kg
			des Ausnahmetarifes Nr. 12 I. Baumwollwaaren, sowie Wollwaaren II. Garne zum Verwehen	und vice versa		a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Bei Aufgabe, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens b) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) 10.000 kg „ „ „ „		Theil II für den Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien		I. und II. a) 876 Centimes I. und II. b) 618 „ I. und II. c) 616 „				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Anfhebung	Besondere Bemerkungen
45	Nr. 141 vom 12. December 1899	2760	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mährische Westbahn	Rübenschnitze und Scheideschlamm	allen Stationen der Mährischen Westbahn, sowie von Drahanowitz	allen Stationen der Mährischen Westbahn	1. Juli 1900	Diese Frachtermässigungen sind in den mit 1. Juli 1900 in Wirksamkeit tretenden neuen Tarif der Mährischen Westbahn einbezogen worden
					Zuckerrühe	Gewitsch-Jaroměřic, Gross-Opatowitz	Drahanowitz		
46		2824			Kartoffeln	Džhell-Jessenitz, Gross-Opatowitz, Kunzendorf, Mähr.-Trühau	Kornitz		
47		2825			Kartoffelpulpe	Kornitz	Ptin, Konitz		
48		2863			Bruchsteine und Schotter	Džhell-Jessenitz	Prossnitz loco und transit		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. **Wien, 12. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Juni 1900, Z. 27.302, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 26. Mai 1900 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 4. Mai 1900 eröffnete Theilstrecke Misulinovác—Katalena der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Körös-Belovár-Verőcze-Barcs dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Da die Localbahn Körös-Belovár-Verőcze-Barcs dem Uebereinkommen als Ganzes bereits untersteht und im Uebrigen im Betriebsnetz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen inbegriffen ist, so ist eine Aenderung in der Liste nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen.

Unter demselben Datum hat die kgl. ungarische General-Inspection das genannte Centralamt benachrichtigt, dass die Bezeichnung der in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, unter Ungarn, Ziffer 12, aufgeführten „Slavonische Draugegend-Localbahn“ auf Slavonische Drauthalbahn zu **rectificiren** ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten Kenntniss gegeben.

Wien, am 7. Juni 1900.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Reichenberg nach Ruppersdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft in Reichenberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende, schmalspurige Kleinbahn von Reichenberg, anschliessend an die bestehende Linie Bahnhof—Volksgarten durch die Lerchenfelder- und Ruppersdorfer-Strasse nach Ruppersdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. Mai 1900. Z. 20.462/2.

Eröffnung der Localbahn Mutenitz-Gaya.

Am 2. Juni 1900 wurde die im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehende Localbahn Mutenitz-Gaya dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselbe zweigt von der Station Mutenitz der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ab und führt über Dubnian, Swatobořitz nach Gaya.

An Abfertigungsstellen bestehen auf der Localbahn Mutenitz-Gaya, ausser der Anschluss- und Gemeinschaftsstation Mutenitz, die für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Dubnian, Swatobořitz und Gaya. Von Dubnian führt eine von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene, normalspurige Schleppbahn zum Braunkohlen-Bergwerke „Rudolfschacht“ und zur „Obere Glashütte“. In Gaya besitzt diese Localbahn ihren eigenen Bahnhof, welcher mit jenem der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nur zum Zwecke des Frachtenverkehres in Schienenverbindung steht. Ein directer Personen- und Gepäcksverkehr von und nach der Localbahn Mutenitz-Gaya nach und von der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft via Gaya ist nicht eingeführt.

Lebende Thiere werden mit allen gemischten Zügen befördert. Explosive Güter, deren Beförderung nur mit reinen Lastzügen stattfinden darf, sind vom Verkehre auf dieser Localbahn ausgeschlossen. Flüssigkeiten in Kesselwagen werden auf dieser Localbahn nicht befördert.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Eine Eisenbahnstation ist keine Zweigniederlassung im Sinne des § 87 der Jurisdictionsnorm. Die Eisenbahn-Unternehmung kann daher nicht vor dem Gerichte jenes Ortes, an welchem sich die betreffende Station befindet, belangt werden.

(Entscheidung vom 22. Juni 1899, Z. 8286.)

In der Station Prag Oe.N.W.B. waren zwei Marmorplatten verpackt nach Kuttenberg aufgegeben worden, woselbst sie zerbrochen anlangten, weshalb die Partei gegen die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn die Schadenersatzklage erhob, und zwar bei dem Bezirksgerichte für Handelssachen in Prag. Die Geklagte erhob die Einwendung der Unzuständigkeit dieses Gerichtes, welche jedoch in der Entscheidung vom 3. März 1899, C IV $\frac{25\,99}{5}$, mit folgender Begründung zurückgewiesen wurde:

Die geklagte Gesellschaft bestreitet unter Hinweis auf ihren Sitz in Wien (§ 75 J.-N.) die Competenz des hierortigen Gerichtes, welche der Kläger aus dem ersten Absatze des § 87 J.-N. ableitet, indem sie behauptet, dass eine Eisenbahnstation nicht als Niederlassung im Sinne dieses Paragraphen anzusehen sei, weil die in den Stationen bestellten Organe der Eisenbahn in Ermanglung der Selbstständigkeit und insbesondere der Berechtigung, Rechtshandlungen vorzunehmen und Verträge zu schliessen, blos zum technischen Betriebe bestellt seien, und weil ferner, falls die Station selbst unter den Begriff der Niederlassung gemäss § 87 J.-N. fiele, das zweite Kriterium des § 87, nämlich mit Bezugnahme auf den gegenwärtigen Streit, der Station Prag mangle.

In der ersten Richtung ist die Argumentation der geklagten Gesellschaft eine verfehlte. Wenn nämlich das Gesetz von Niederlassungen, welche Inhaber von Bergwerken, Handels- oder gewerblichen Unternehmungen ausserhalb des Sitzes der Hauptniederlassung haben, spricht, so hat es offenbar vor Augen, dass diese Eigenthümer an anderen Orten ausserhalb des Sitzes der Hauptniederlassung, aber dennoch im Zusammenhange damit ihre dahin abzielende Erwerbsthätigkeit entfalten.

Damit ist der Begriff der Niederlassung gemäss § 87 begrenzt einerseits durch den Begriff der Hauptniederlassung, andererseits durch den eines blossen Waarenmagazines oder eines blos technischen örtlichen, von der Hauptniederlassung entfernten Etablissements, als da z. B. sind: Treibmaschinen, Elektricitätswerke, die Sägen eines Holzgeschäftes oder durch den eines Ortes, welchen der Kaufmann für seine Geschäftsthätigkeit nur zeitweilig und vorübergehend gewählt hat, z. B. auf einem Jahrmarkte.

Wird sodann erwogen, dass die Eisenbahnstation Transportverträge (§ 54, Abs. 1 des Betr.-Regl.), Depositenverträge (§ 55, Abs. 2) schliesst, dass sie die Zustellung von Frachten (§ 68) besorgt, dass sie für den Fall des Hindernisses der Zustellung die Frachten in Aufbewahrung nimmt (§ 70) und hiebei das Recht des Art. 407 H.-G. ausübt, so kann es nicht zweifelhaft sein, dass die Station als Niederlassung im Sinne des § 87 J.-N. angesehen werden müsse. Für diese Auslegung spricht auch die ratio legis, welche bei auf Zweigniederlassungen sich beziehenden Processen die Geltendmachung des Rechtes erleichtern will, damit der Kläger sich nicht an das entfernte Gericht der Hauptniederlassung wenden muss; dass sodann von der Zweigniederlassung die selbstständige Ausübung dieses Geschäftes erfolgen müsste, ist nicht nothwendig.

Das k. k. Handelsgericht in Prag als Berufungsgericht gab mit Entscheidung vom 4. April 1899, B c II $\frac{15/99}{10}$, der von der Geklagten erhobenen Berufung statt, hob das angefochtene Urtheil wegen Unzuständigkeit des Gerichtes erster Instanz auf und verwies die Rechtssache zur neuerlichen Verhandlung an das zuständige Bezirksgericht für Handelssachen in Wien mit folgender

Begründung:

Dass das in Prag bestehende Bahnbetriebs-Inspectorat der Geklagten eine mit einem selbstständigen Wirkungskreise ausgestattete Zwischenstufe zwischen den einzelnen Stationen und der Centrale nach der Art der k. k. Staatsbahn-Directionen oder der Sectionen der priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft sei, hat Kläger nicht behauptet; ja er erklärt noch in seiner Berufungsgegenschrift, dass die Station der Geklagten in Prag als Betriebs-Inspectorat eine Niederlassung im Sinne des § 87 J.-N. bilde, Station und Inspectorat daher ein und dasselbe sei.

Es ist sohin zu entscheiden, ob Eisenbahnstationen den Gerichtsstand des § 87 J.-N. begründen können. In der vom Justizministerium veröffentlichten Beantwortung der Fragen wird die Ansicht ausgesprochen, dass unter Umständen Eisenbahnstationen als besondere Niederlassungen in Betracht kommen können. Dies wird der Fall sein, wenn die

Stationsverwaltung ein dem eigentlichen Zwecke der Transportanstalt fremdes Erwerbsunternehmen, z. B. den Kohlenhandel, betreibt, oder wenn vom Stationsvorstande für locale Zwecke der Station Bahnverträge, Werkverträge oder dergleichen geschlossen werden.

Was aber das eigentliche Transportunternehmen betrifft, so gelten für dasselbe die allgemeinen Anordnungen der Hauptverwaltung über Fahrplan, Fahrgeld, Frachtsätze u. s. w., die einzelnen Stationen und Stationsbeamten treten nur als Geschäftsvermittler der Hauptverwaltung auf, der Frachtvertrag wird zwar mit der Annahme des Frachtgutes zur Beförderung abgeschlossen (§ 54 Betr.-Regl.), aber unrichtige Berechnungen der Fracht, Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht oder der Gebühren können noch binnen Jahresfrist Nachzahlungen oder Rückerstattungen zur Folge haben (§ 61 Retr.-Regl.). Ausserdem wird der Frachtvertrag immer die Thätigkeit mehrerer Stationen erheischen, so dass keine Bahnstation irgend einen Transport von Gütern mehr oder weniger selbstständig und unabhängig von anderen Stationen und anderen Betriebszweigen durchführen kann. Das Transportunternehmen erscheint sohin als untrennbares Ganzes, obwohl zu seiner Durchführung eine räumliche Vertheilung des Betriebes nothwendig ist, und die einzelnen Bahnstationen entsprechen den Anforderungen des § 87 J.-N. nicht. Es war sohin der diesbezüglich erhobenen Berufung gemäss § 473 C.-P.-O. in nicht öffentlicher Sitzung stattzugeben und nach § 475 C.-P.-O. zu erkennen.

Gemäss § 50 C.-P.-O. wird über die Kosten erster Instanz das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien zu entscheiden haben, welches mit Rücksicht auf den Sitz der beklagten Gesellschaft nach § 75 J.-N. zuständig ist.

Der Oberste Gerichtshof hat infolge Revisionsrecurses des Klägers folgenden Beschluss gefasst:

Dem Revisionsrecurse wird keine Folge gegeben und der angefochtene Beschluss des Recursgerichtes bestätigt, weil nur jene Abtheilungen einer Eisenbahn-Verwaltung, welche einen selbstständigen Wirkungskreis besitzen, innerhalb dessen sie für die Unternehmung verbindliche Verträge abschliessen können, unter den Begriff einer Niederlassung im Sinne des § 87 J.-N. fallen können, diese Voraussetzung aber bei einer blossen Eisenbahnstation an sich nicht zutrifft und Kläger selbst gar nicht behauptet, dass die Station Prag der belangten Gesellschaft mit besonderen Befugnissen, diese Gesellschaft in verschiedenen Rechtsbeziehungen zu vertreten, ausgestattet erscheint, und weil ja auch gar nicht behauptet werden kann, dass die vorliegende Rechtssache sich auf eben diese Station bezieht, zumal Kläger selbst ja nicht einmal anführt, dass die Beschädigung der Waare, aus welcher er seinen Schadenersatzanspruch gegen die Geklagte ableitet, in der Station Prag oder durch eines der dort bediensteten Organe der Beklagten erfolgt sei.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Nicht blos der Lagerzettel, sondern auch der Waagzettel gilt in dem Falle als Nachweis des Eigenthums, wenn ersterer noch nicht ausgefolgt wurde.

Im Lagergeschäfte steht das Eigenthum der eingelagerten Waare ausnahmslos demjenigen zu, der im Besitze des betreffenden Lagerzettels ist, und ist der Einlagerer für die eingelagerte Waare nur diesem Besitzer verantwortlich.

Anlässlich eines vorgelegenen Falles hat nun die kgl. Curie unter Z. 53/900 entschieden, dass ganz dieselbe Rechtswirkung auch dem Waagezettel anhafte, wenn der Lagerzettel noch nicht ausgefolgt ist.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Juni wurde seitens der Regierung nachstehender Gesetzentwurf eingebracht:

Gesetz vom . . . . ., betreffend die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Personen.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Als Arbeiter im Sinne des Gesetzes vom 27. November 1896, R.-G.-Bl. Nr. 218, betreffend die Einführung von Gewerbegerichten, sind alle bei den eigentlichen Verkehrsbetrieben, sowie bei den Hilfsanstalten (Nebenbetrieben) der Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen, insbesondere in Reparaturs- und Heizhauswerkstätten, Schmieden, Beleuchtungs- und Imprägnirungsanstalten, Schiffswerften, Lebensmittelmagazinen und anderen beschäftigten Personen anzusehen, sofern sie nicht zu einer der nachfolgend bezeichneten Kategorien gehören:

1. bei den k. k. Staatsbahnen und bei den im Betriebe des Staates stehenden Bahnen zu den statusmässig eingereihten Beamten (Beamtenaspiranten), Unterbeamten oder Dienern oder zu den Honorarbeamten;

2. bei den Privatbahnen höherer Ordnung (Hauptbahnen) und den grossen Dampfschiffahrts-Unternehmungen zur Kategorie der Beamten (Beamtenaspiranten, Honorarbeamten) oder Unterbeamten;

3. bei den Privatbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen, Tramways) und den kleinen Dampfschiffahrts-Unternehmungen zur Kategorie der Beamten und Unterbeamten.

Welche Gruppen von Bediensteten bei den unter Z. 3 bezeichneten Unternehmungen als Beamte oder Unterbeamte anzusehen sind, ist erforderlichenfalls im Verordnungswege zu bestimmen.

§ 2.

Die Art des Lohn- oder Dienstverhältnisses ist nach dem Inhalte des Vertrages und in Ermanglung einer ausdrücklichen Vereinbarung nach den Dienstvorschriften (Dienst- oder Arbeitsordnungen, Instructionen, Anstellungsdecreten u. dgl.) zu beurtheilen, die der Anstellung oder Aufnahme zugrunde gelegt oder in rechtsverbindlicher Weise später erlassen worden sind.

§ 3.

Insofern für die Rechtsstreitigkeiten zwischen Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen und ihren Arbeitern und für Rechtsstreitigkeiten der letzteren unter einander nach den vorstehenden Bestimmungen und den Vorschriften des Gesetzes vom 27. November 1896, R.-G.-Bl. Nr. 218, die sachliche Zuständigkeit des Gewerbegerichtes begründet ist, sind diese Streitigkeiten mit Ausschluss aller anderen Gerichtsstände von demjenigen Gewerbegerichte zu verhandeln und zu entscheiden, in dessen Sprengel sich die Betriebsstätte (Etablissement) befindet, unter deren Personalstand der Arbeiter eingereiht oder der er dienstlich zugewiesen ist. Mangels dieser Voraussetzungen ist dasjenige Gewerbegericht zuständig, in dessen Sprengel die Arbeit zu leisten ist oder die Auszahlung des Gehaltes oder Lohnes zu geschehen hat.

§ 4.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge des Gesetzes ist Mein Justizminister im Einvernehmen mit den Ministern der Eisenbahnen, der Finanzen, des Innern und des Handels beauftragt..

In derselben Sitzung interpellirten die Abgeordneten Thurnher und Genossen den Herrn Eisenbahnminister bezüglich der Wohnungen der Eisenbahnbediensteten in Langen am Arlberg und der Errichtung einer Schule daselbst.

Ferner richteten die Abgeordneten Dr. Weiskirchner und Genossen an den Herrn Handelsminister eine Anfrage, betreffend Massnahmen gegenüber der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

In der Sitzung vom 7. Juni wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet:

1. Seitens der Abgeordneten Dr. Schücker, Dr. Knoll und Genossen:

„Schon dermalen genügt die Anzahl der für den Kohlenversandt auf den k. k. Staatsbahnen zur Verfügung stehenden Waggons nur sehr knapp.

Der Bedarf an Waggons wird sich aber für den Kohlenversandt im Herbst bedeutend steigern, und werden mindestens 500 Waggons täglich mehr beizustellen sein als jetzt erforderlich sind.

Ausserdem kommt noch der Bedarf an Waggons für die Zuckerrübenversendung zu decken, so dass bei nur achttägigem Wagenlauf gerechnet eine Vermehrung des Fahrparkes um 3000 Waggons mindestens nothwendig ist.

Die Anlage von Kohlenvorräthen für den Herbst und Winter des heurigen Jahres ist nicht mehr möglich, da schon derzeit dem laufenden Bedarfe mit der Lieferung nicht mehr nachgekommen werden kann, demzufolge ist die obige Behauptung, dass im Herbst und Winter bei gesteigerter Nachfrage nach Kohlen die Kohlenversendung auch einen grösseren Umfang erreichen wird, gewiss gerechtfertigt.

Um dieser Thatsache entsprechend Rechnung zu tragen, ist erforderlich, rechtzeitig Vorkehrungen zu treffen, dass die vorhandenen Fahrbetriebsmittel auch zur Bestreitung dieses gesteigerten Kohlenversandts ausreichen.

Die Neuanschaffung der nöthigen Kohlenwaggons bis zum Herbst durchzuführen, ist offenbar unmöglich, folglich bleibt nichts Anderes übrig, als dass sowohl die k. k. Staatsbahnen als auch die am Kohlenversandt betheiligten Privatbahnen ohne Verzug an die Miethung von Leihwaggons schreiten und so viel als nur möglich Waggons miethweise sich sichern.

Dieses Vorgehen ist umsomehr gerechtfertigt, als die fremden Bahnen das im verflossenen Jahre geübte Rückhalten ihrer Waggons behufs deren längeren Ausnützung nicht mehr dulden werden.

Der Mangel an Waggons würde aber zur Zeit des Herbstes zu den grössten, unsere Industrie schwer schädigenden Calamitäten führen.

Es muss hier rasch gehandelt werden, weil schon dermalen Leihwagen nur schwer aufzutreiben sind und bei weiterem Verzuge nicht mehr zu erhalten sein werden.

Die Gefertigten stellen demzufolge an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Was hat derselbe veranlasst, dass auf den k. k. Staatsbahnen und den am Kohlenversandt betheiligten Privatbahnen zur Bewältigung der im Herbst und Winter dieses Jahres voraussichtlich grosse Dimensionen annehmenden Kohlenverfrachtung die erforderliche Anzahl von Waggons zur Verfügung stehen wird, und wird derselbe namentlich unverzüglich Vorsorge treffen, dass durch die Miethe der entsprechenden Anzahl von Leihwaggons der gesteigerte Bedarf an Kohlenfrachtbetriebsmaterial rechtzeitig gedeckt wird?“

2. Seitens der Abgeordneten Dr. Verkauf und Genossen:

„Wie aus der kürzlich erschienenen amtlichen „Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Locomotiveisenbahnen“ für das Jahr 1898 sich ergibt, beträgt der Aufwand an Brennmaterial für je eine Nutzkilometer-Leistung bei der

Buschtěhrader Bahn . . .	4·86	Kreuzer
Aussig-Teplitzer Bahn . . .	11·50	„
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	9·98	„

Der Kostenpreis der Kohle bei der Buschtěhrader Eisenbahn beträgt darnach die Hälfte und darunter des Preises bei den zwei grössten Kohlenbahnen Oesterreichs.

Es ist mir bekannt, dass die Buschtěhrader Bahn die Kohle nicht kauft, sondern aus ihren eigenen Kohlengruben bezieht, weswegen die Annahme nahe liegt, dass der verrechnete Preis nicht dem wirklichen Marktpreise der Kohle entspricht, sondern zu dem Zwecke niedriger eingesetzt wurde, um das Reinerträgniss der Bahn zu erhöhen und so für den Fall der concessionsmässigen Einlösung eine durchaus unberechtigte Erhöhung der vom Staate zu zahlenden Rente zu erzielen.

Im Hinblicke auf diesen Sachverhalt stellen wir die Anfrage:

Ist der Eisenbahnminister bereit, sofort eine Prüfung der betreffenden Verhältnisse vornehmen zu lassen und Vorsorge zu treffen, dass im Falle der concessionsmässigen Einlösung der Buschtěhrader Eisenbahn eine Richtigstellung der Rechnungsabschlüsse erfolgt?“

3. Seitens der Abgeordneten Dr. Verkauf und Genossen:

„Seit mehr als zwei Jahren besitzt die Regierung die Ermächtigung zum Baue einer Bahn niederer Ordnung von der Station Rossbach der Localbahn Asch-Rossbach nach Adorf zum Anschlusse an das sächsische Staatsbahnnetz. In der Begründung ihrer Vorlage (264 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XV. Session 1898) hatte die Regierung ausgeführt, dass die Bahn in erster Linie die Herstellung der kürzesten Verbindung des Industrialortes Rossbach mit dem Vogtlande, welche zugleich einen für die gesammten Verkehrsbeziehungen zwischen dem nördlichen Böhmen und dem benachbarten Sachsen sehr wichtigen neuen Bahnanschluss herstelle, bezwecke. Es wurde ferner hervorgehoben, dass die Verhandlungen über den mit der sächsischen Staatsregierung abzuschliessenden Staatsvertrag im Zuge seien und ein günstiges Resultat erhoffen lassen.

Die Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes zu diesem Bahnbau würde in Rossbach mit um so grösserer Genugthuung begrüsst, als die wirthschaftlichen Interessen aller Schichten der Bevölkerung von demselben günstige Beeinflussung erhoffen dürften.

Die Entwicklung Rossbachs und die Verhinderung eines weiteren wirthschaftlichen Rückganges, unter dem alle Schichten der arbeitenden Bevölkerung heute schwer leiden, hängen von diesem Bahnbau ab. Um so schmerzlicher muss es wirken, dass bis heute kein Spatenstich gemacht wurde, wobei die Bevölkerung den Grund des mehr als zweijährigen Stillstandes nicht einmal erfahren kann. Die buntesten Gerüchte durchschwirren den Ort, und Arbeiter wie Gewerbetreibende sind in gleichem Masse von schweren Besorgnissen erfüllt.

Wir erlauben uns daher die Anfrage zu stellen:

Ist der Eisenbahnminister bereit, die Ursache der so ungewöhnlich langen Verzögerung des Bahnbaues Rossbach-Adorf bekanntzugeben?

Ist er ferner bereit, endlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bau der gedachten Bahnlinie endlich in Angriff genommen und schleunigst durchgeführt werde?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest. (Linie Schwarzach-St. Veit — Möllbrücken [Tauernbahn]: Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des durch staatliche Organe aufgestellten generellen Projectes für eine normalspurige, als Hauptbahn I. Ranges auszuführende Eisenbahn Schwarzach-St. Veit—Möllbrücken (Tauernbahn) (Theilstrecke der in Aussicht genommenen, aus dem Innern der Monarchie nach Triest führenden Hauptbahnverbindung) die Trassenrevision der im Verwaltungsgebiete Salzburg liegenden Strecke auf den 11. Juni und die folgenden Tage anberaumt. Anschliessend hieran wird die von der k. k. Landesregierung in Klagenfurt angeordnete gleichartige Amtshandlung für die im Verwaltungsgebiete Kärnten liegende Theilstrecke durchgeführt werden.

[E.-M.-Z. 26.528.]

Localbahn Kolin-Čerčan. (Hochbaupläne.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten und vom fachlichen Standpunkte entsprechend befundenen Typenpläne für Wohngebäude und Handmagazine in den Stationen der Localbahn Kolin-Čerčan im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 24.412.]

Localbahn Tirschnitz-Schönbach. (Kasernen- und Postgebäude in der Anschlussstation Tirschnitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn vorgelegten und vom fachlichen Standpunkte entsprechend befundenen Projectes für ein in der Anschlussstation Tirschnitz der Localbahn Tirschnitz-Schönbach herzustellendes Kasernen- und Postgebäude den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 26.878.]

Localbahn Mähr. - Ostrau — Braunsberg—Kozlowitz. (Typenpläne für Hochbauten.) Die vom Concessionswerber vorgelegten Projects- und Typenpläne für die Hochbauten auf der projectirten Localbahn Mähr.-Ostrau—Braunsberg—Kozlowitz, und zwar in den Stationen Hrabova, Fritschowitz, Richaltitz, Zabřeh, Biela, Krmelin, Braunsberg, Kozlowitz, Hulwaken und in den Haltestellen Altendorf uud Sklenau, wurden entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession für die Localbahn in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 783.]

Ausland.

Preussen. (Amtliches Reisebureau in Frankfurt a. M.) Am genannten Orte wurde am 1. April die seither in der Kaiserstrasse 1 befindliche amtliche Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte nach dem Hauptpersonenbahnhofe verlegt und zugleich mit der Auskunftsstelle für den Personenverkehr daselbst verbunden. Die vereinigte neue Dienststelle erhielt die Bezeichnung „Amtliches Reisebureau Frankfurt a. M., Hauptpersonenbahnhof". Ihr Wirkungskreis ist im Allgemeinen derselbe wie derjenige des amtlichen Reisebureau Berlin, Potsdamer Bahnhof.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Februar.) Im Monate Februar sind bei einer Betriebslänge von 5640 (1899 : 5558) km 1,713.004 Personen und 1,209.915 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre Mk. 2.387.203, aus dem Güterverkehre Mk. 7,366.853 aus dem Gepäcksverkehre Mk. 142.409 und aus dem Thiertransporte Mk. 214.376, zusammen Mk. 10,110.841 (gegen Mk. 9,636.161 im gleichen Monate des Vorjahres). Die Einnahmen vom 1. Jänner bis 28. Februar beziffern sich auf Mk. 20,378.295 (mehr gegen das Vorjahr um Mk. 1,012.285).

Verschiedene Mittheilungen.

Bregenzerwaldbahn. (Constituirende Generalversammlung.) Am 25. Mai fand in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Bregenzerwaldbahn statt. Bei derselben waren neun Actienzeichner, bezw. Bevollmächtigte von solchen erschienen, welche 4249 Actien mit 849 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Albert Geutebrück. Nach Constatirung der rechtzeitigen Einberufung und der Beschlussfähigkeit der Versammlung, sowie nach erfolgter Wahl des Reichsrathsabgeordneten und Landesausschussmitgliedes Martin Thurnher zum Vorsitzenden, nahm die Versammlung die Mittheilung der Concessionäre über ihre Geschäftsführung zur Kenntniss, wobei alle Urkunden vorgelegt wurden, aus denen die von den Concessionären auf die Actiengesellschaft übergehenden Rechte und Verbindlichkeiten zu entnehmen sind. Unter Ertheilung des Absolutoriums an die Concessionäre für ihre bisherige Thätigkeit wurde sohin seitens der Versammlung beschlossen, die vom k. k. Ministerium des Innern unterm 5. April 1900, Z. 10.724, genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und in alle, den Concessionären als solche zukommenden Rechte und Verbindlichkeiten einzutreten. In weiterer Verfolgung der Tagesordnung wurde constatirt, dass das gesammte Gesellschaftscapital per K 1,000.000 gezeichnet, und dass laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. Mai 1900, Z. 23.174, im Sinne der §§ 5 und 6 der Statuten der auf die Interessenten entfallende Theilbetrag per K 734 000 eingezahlt worden sei. Hierauf beschloss die Versammlung einhellig, die Anzahl der zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes auf sieben festzusetzen, worauf per acclamationem folgende Herren zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt wurden:

1. Konrad Dorner, praktischer Arzt in Hittisau;
2. Franz Josef Feuerstein, Standescassier in Bezau;
3. Jodok Fink, Reichsrathsabgeordneter und Grundbesitzer in Andelsbach;
4. Josef Huter, Bürgermeister der Stadt Bregenz;
5. Dr. med. Josef Lipburger, Arzt in Bregenz;
6. Carl Albert Pedenz, Kaufmann und Stadtrath in Bregenz;
7. Dr. jur. Jakob Schneider, Advocat in Bregenz.

Nach der Wahl wurde constatirt, dass sämmtliche sieben Verwaltungsrathsmitglieder die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren ordentlichen Wohnsitz haben, endlich, dass gegen keinen der Vorgenannten ein Ausschliessungsgrund im Sinne des § 29 der Statuten vorliege. Ferner wurde der Versammlung zur Kenntniss gebracht, dass auf Grund der Bestimmungen des § 28 der Statuten das Eisenbahnministerium die Herren k. k. Ministerialrath Hans Kargl und k. k. Regierungsrath Dr. Siegfried Werner, und der Vorarlberger Landesausschuss den Herrn Reichsrathsabgeordneten und Landesausschussmitglied Martin Thurnher zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes ernannt hat. Schliesslich wurde Regierungsrath Dr. Siegfried Werner bevollmächtigt, die Firma der Gesellschaft handelsgerichtlich protokolliren zu lassen. Nach Erschöpfung der Tagesordnung wurde sohin die constituirende Generalversammlung geschlossen und unmittelbar hierauf zur Constituirung des Verwaltungsrathes geschritten. Hiebei wurde Herr Ministerialrath Hans Kargl zum Präsidenten und Herr Martin Thurnher zum Vicepräsidenten, Beide per Acclamation gewählt. Weiters wurde in dieser ersten Sitzung des Verwaltungsrathes noch beschlossen, die Führung der gesellschaftlichen Angelegenheiten der neuen Actiengesellschaft dem k. k. priv. Creditinstitute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien zu übertragen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. Juni d. J. dem Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Casimir Ritter von Artwiński aus Anlass seines Austrittes aus dem Staatsdienste den Titel eines Ministerial-Secretärs allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Mai 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	74.089	16.861	17.378	73.572
Darunter wichtige Waaren:				
Fette	4.877	1.729	2.171	4.435
Kaffee	7.767	1 215	1.341	7.641
Mehl	3.640	1.188	740	4.088
Stärke	7 364	1. 8	798	7 834
Wein	6.284	1.932	1.705	6.511
Zucker	22 416	4.358	4 531	22.243
Diverse	21.741	5.171	6.092	20.820
Assecuranzwerth . . K	6,469.459	1,699.9 0	1,810.043	6,359.406

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1900
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth . K	6.880	—	—	6 880
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Mai 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	51.196	11.215	21.608	40.803
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	38.812	5.330	18.538	25.104
Roggen	9.058	—	1.612	7.446
Gerste	2.401	—	190	2.211
Mais	402	5.780	1.097	5.085
Diverse	1.023	105	171	957
Assecuranzwerth . . K	651.530	115.900	257.390	510.040

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1900
Lagerscheine:				
Stück	8	—	2	6
Versicherungswerth . K	138.800	—	34.600	104.200
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Mai 1900				Mai 1899			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	217 900	228.494	231.274	215.120	180.751	238.326	206.843	212.234
Darunter:								
Weizen	40.091	24.723	28.931	35.883	19.211	36.233	28.391	27.053
Roggen	27.245	47.427	49.143	25.529	10.153	18.020	16.878	11.295
Gerste	29.805	4.785	9.558	25.032	21.371	2.147	8.462	15.056
Hafer	58.037	57.971	52.145	63.863	59.163	34.829	43.399	50.593
Mais	16.049	79.900	74.277	21.672	11.077	135.307	94.587	51.797
Hirse	4.679	3.007	2.090	5.596	9.477	202	800	8.879
Bohnen	3.639	706	986	3.359	3.976	427	1.136	3.267
Erbsen	862	434	639	657	1.068	135	529	674
Malz	299	904	725	478	55	100	100	55
Raps	883	159	382	660	5.693	8	258	5.443
Hanfsamen	588	384	243	729	656	464	429	691
Wicken	2.056	723	702	2.077	3.584	543	886	3.241
Mehl	13.882	2.578	4.479	11.981	4.442	2.151	2.622	3.971
Kleie	2.335	314	654	1.995	1.577	1.478	1.873	1.182
	200.450	224.015	224.954	199.511	151.503	232.044	200.350	183.197
Spiritus	4.472	—	1.301	3.171	8.042	400	—	8.442
Zucker	2.000	753	1.184	1.569	5.782	1.979	800	6.961
Wein	1.898	209	275	1.832	1.996	418	964	1.450
Oele und Fette	1.158	612	660	1.110	1.837	583	333	2.087
Sonstige Waaren	7.922	2.905	2.900	7.927	11.591	2.902	4.396	10.097
Mittlere Tagesbewegung . .	18.391 Meter-Centner				17.807 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . K	3,979.880	1,512.540	1,744.040	3,748.380	3,861.920	1,711.680	1,425.020	4,148.580

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	43	13	12	44	72	15	23	64
Versicherungswerth . . K	477.100·—	93.400·—	121.500·—	449.000·—	507.860·—	137.900·—	202.400·—	443.360·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	3	—	1	2	8	5	4	9
Versicherungswerth . . K	9.000·—	—	1.600·—	7.400·—	47.300·—	23.700·—	21.900·—	49.100·—
Lombardbetrag . . . . K	5.200·—	—	1.000·—	4.200·—	29.500·—	13.200·—	13.200·—	29.500·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu den vom 1. Jänner 1900 giltigen gemeinsamen Beilagen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, 2, 3, und des Tarifes, Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen).

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 gelangt zu den gemeinsamen Beilagen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, 2, 3, und des Tarifes, Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen), der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des alphabetischen Stationsverzeichnisses der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen.
II. Aenderung der Bestimmungen über den Transport von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern.
III. Aenderung der Bestimmungen über die Einrichtung von Güternebenstellen.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Rollfuhrtarife.
V. Aenderung der Bestimmungen über die Güteraufnahme in Stadtbureaus.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gebührenfrei zu beziehen.

Wien, am 8. Juni 1900. [575]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Rückfahrkarten Bregenz—Paris.

Anlässlich der Pariser Weltausstellung gelangen in der Zeit vom 15. Juni bis 25. October 1900 Rückfahrbillets von Bregenz nach Paris zum Preise von Frcs. 118·15 in I. Cl., Frcs. 83·85 in II. Cl. und Frcs. 54·80 in III. Cl. mit 30tägiger Giltigkeit und wahlweiser Benützung über Schweiz—Basel oder Bodensee — Konstanz — Basel — Petit Croix oder Delle zur Ausgabe.

Wien, am 7. Juni 1900. [576]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen auf den in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien.

Wegen aussergewöhnlichen Güterandranges werden auf Grund des § 69 des Eisenbahn-Betriebsreglements mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juni 1900, Z. 27.125, auf den in Galizien und in der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen die Fristen für die Beladung, sowie die Entladung der Güterwagen vom 10. Juni 1900 an bis auf Weiteres auf sechs Tagesstunden herabgemindert.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends.

Wien, am 6. Juni 1900. [577]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Localbahn Swoleňowes-Smečna.

Frachtberechnung für Braunkohlensendungen in B.E.B.-Wagen mit einem Ladegewichte von 11.300 kg.

Für Braunkohlensendungen von Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach den in dem vom 1. Mai 1898 giltigen Ausnahmetarife enthaltenen Stationen erfolgt, wenn die Braurkohle in B.E.B.-Wagen mit einem Ladegewichte von 11.300 kg zur Aufgabe gelangt, die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief.

Wien, am 5. Juni 1900. [578]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarif-Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 tritt zu dem im obbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden, vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 1 (gemeinschaftliches Heft), der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der sonstigen besonderen Bestimmungen, die Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger, sowie anderweitige Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages V sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Pfennig oder 12 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1900. [579]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Activirung von Frachtsätzen für Güter des Specialtarifes 1 im Verkehre mit den Budapester Bahnhöfen am rechten Donauufer.

Die Frachtsätze, welche in dem mit 1. Juli 1900 in Kraft tretenden Tarif-Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes für Güter des Specialtarifes 1 im Verkehre von Budapest dunap.-teherpályaudvár enthalten sind, gelangen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende August 1900, auch im Verkehre mit Budapest-Kelenföld, Budapest S.B. (loco), Ó-Buda-Filatorigát und Buda-Császárfürdö-kiterö zur Anwendung.

Wien, am 8. Juni 1900. [580]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für Hohlglaswaaren in der Station Tetschen B.N.B.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Mai 1900, Z. 25.425/16, bleibt die mit Giltigkeit bis 30. Juni verlautbarte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für Hohlglaswaaren in beliebiger Verpackung bei der Frachtenabgabe in der Station Tetschen B.N.B. auf 24 Stunden bis auf Weiteres, jedoch längstens bis 31. December 1900 aufrecht.

Nach Verlauf dieser 24 Stunden wird das tarifmässige Lagergeld in Anrechnung gebracht.

Prag, am 8. Juni 1900. [581]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station Bielitz.

Wegen Ueberfüllung der Lagerplätze infolge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr seitens der Parteien wird auf Grund des § 69, Abs. 7 des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die tarifmässige lagergeldfreie Zeit für ankommende, im Freien abzulagernde Frachtgüter in der Station Bielitz vom 11. Juni 1900 an bis auf Weiteres auf zwei Tage herabgesetzt.

Wien, im Juni 1900. [582]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Einführung neuer Fahrkarten.

Am 25. Juni 1900 tritt zwischen Breslau und Nieder-Lindewiese über Cammenz—Ottmachau—Heinersdorf eine directe Personen- und Gepäcksabfertigung in Wirksamkeit.

Die Fahrpreise und Gepäckssätze stellen sich wie folgt:

Einfache Fahrkarten		Rückfahrkarten		Gepäck für 10 kg a)	Gepäck für 10 kg b)
II.	III.	II.	III.	Gesammtgewicht	Uebergewicht
Classe					
Mark					
8·10	5·20	12·90	8·30	0·14	0·54

Die Rückfahrkarten haben eine dreitägige Giltigkeitsdauer.

Wien, am 10. Juni 1900. [583]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung eines neuen Tarifheftes 2.

Am 1. August 1900, für Frachterhöhungen am 1. September 1900, tritt im obgenannten Verbande ein neuer Gütertarif, Theil II, Heft 2, in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1896 nebst Nachtrag I bis VIII zur Aufhebung gelangt.

Der neue Tarif enthält zum Theile Frachtermässigungen, sowie geringe Frachterhöhungen und einige Verkehrsbeschränkungen.

Exemplare des neuen Tarifes können ab 15. Juli 1900 zum Preise von K 1·30 oder Mk. 1·10 von den Endbahnen bezogen werden.

Wien, am 7. Juni 1900. [584]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Localgütertarif, Heft C, Abschnitt II, vom 1. April 1898.) Mit Wirksamkeit vom 15. Mai wurde die Station Markt Redwitz mit nachstehend aufgeführten Stationen und Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 11 für Scherben einbezogen:

von Arzberg	0·07	Mark für 100 kg
„ Eger	0·10	
„ Mitterteich	0·10	
„ Schirnding	0·07	
„ Selb-Plösberg	0·17	
„ Waldsassen	0·12	

Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Güterverkehr. (Kohlen-Ausnahmetarife.) Am 1 Juni 1900 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbriquetts von Gustavsburg nach Aschaffenburg, sowie Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen als Anhang zu dem Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Tarife vom 1. Mai 1898 in Kraft.

Die Ausnahmefrachtsätze dieses Tarifes werden unter der Bedingung gewährt, dass innerhalb eines Jahres — vom 1. Juni bis 31. Mai gerechnet — eine Mindestmenge von 200.000 t von Gustavsburg an einen Adressaten nach Aschaffenburg und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Beförderung gelangt. In diese Mindestmenge werden auch diejenigen Steinkohlen etc.-Sendungen eingerechnet, welche von Kohlenversandtstationen des Ruhrgebietes an denselben Empfänger auf dem directen Eisenbahnwege befördert werden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Abfertigungsstellen Auskunft.

Der am 1. Juni 1897 als Anhang zu dem Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Tarif in Kraft getretene Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Gustavsburg nach Aschaffenburg und anderen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen trat mit dem 31. Mai 1900 ausser Kraft; soweit die Ausnahmefrachtsätze dieses Tarifes nicht in den ab 1. Juni 1900 giltigen neuen Ausnahmetarif übergehen, bleiben dieselben noch bis 15. Juli 1900 in Kraft.

Schlesisch - Sächsischer Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 20. Mai 1900 ab wurden die Stationen Bernsbach, Elterlein und Grünbain der Nebeneisenbahn Scheibenberg-Zwönitz der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie die Stationen Köttwitzsch, Kleinwaltersdorf und Lössnitz Haltestelle der Sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verband einbezogen.

Bis zur Herausgabe von Nachträgen sind der Frachtberechnung zugrunde zu legen:

Für Bernsbach die Entfernungen der Station Zwönitz zuzüglich 8 km,

für Elterlein die Entfernungen der Station Zwönitz zuzüglich 19 km, oder Scheibenberg zuzüglich 9 km,

für Grünhain die Entfernungen der Station Zwönitz zuzüglich 13 km,

für Kleinwaltersdorf die Entfernungen der Station Grossschirma zuzüglich 5 km, oder Freiberg i. S. zuzüglich 6 km,

für Köttwitzsch die Entfernungen der Station Rochlitz zuzüglich 4 km,

für Lössnitz, Haltestelle, die Entfernungen der Station Lössnitz Bhf. zuzüglich 5 km.

Bei den Verkehrsstellen Bernsbach, Kleinwaltersdorf und Köttwitzsch sind Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichtes oder wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind, ausgeschlossen. Ferner ist im Verkehre mit Bernsbach und Köttwitzsch die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art, die in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, unzulässig.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1589	**Oesterr. Nordwestbahn**	Böhmischen Nordbahn	Melasse und Osmosewasser	A u s i g e		Die Frachtzahlung erfolgt für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	42 Heller	33 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
1590	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	Bosna Brod	Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. August 1899		364*) Pfge.		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepplohngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
					Schönpriesen-Umschlag					359*) Pfge.				
					Dresden-Elbkai					411 Pfge.				
1591	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	Wien { St.E.G. Oe.N.W.B. Wien II (K.F.J.E.) *)	Bodenbach St.E.G. transit — Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Local-, bezw. Verbandtarife		162 Pfennige		Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz von 162 Pfennigen findet auch in der Relation Wien II (K.F.J.E.)—Bodenbach B.N.B. transit auf Transporte mit der Bestimmung für Stationen der Strecke Bodenbach—Dresden Anwendung

Der obenstehende Frachtsatz findet im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden.

Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so findet der angegebene Frachtsatz, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach dem Auslande nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis 31. März 1901 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1592	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Bauwollwaaren der Classe I	Mähr.-Trübau	Budapest*)	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, hezw. Localtarife der betheiligten Bahnen		ad a) 478 b ad b) 466 h		Im Kartirungswege	*) Die Frachtsätze gelten im Verkehre mit sämmtlichen am linken Donauufer gelegenen Budapester Bahnhöfen, ferner im Verkehre mit Budapest-Kelenföld, Budapest-déli vasut, Ó-Buda-Filatorigát und Buda-Czászár fürdö-Kiterö unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Bahnhöfe bestehenden Verkehrsbeschränkungen	
			Güter des Specialtarifes 1	Budapest*)	Mähr.-Trübau					228 b				
1593	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen der Classe B	Schwaz-Kuttowitz	Budapest*)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Bahnen		Heller 245		Im Kartirungswege	*) Die Frachtsätze für Budapest finden im Verkehre mit nachstehenden Bahnhöfen Anwendung: Budapest-Angyalföld, -dunaparti tehérpályaudvár, -fövárosi közraktarak, -józsefváros, -Kiterö, -Lipótváros und nyugoti palyaudvár	
					Eperjes					373				
					Kassa					363				
					Köbánya alsó und felsö p. u.					249				
					Ruttka					269				
1594	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Baumwollwaaren der Pos. B—7 der Güterclassification	Krainburg	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 10.000 kg. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	320 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1595	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	des Specialtarifes 3	Triest und Fiume	Sierndorf und Göllersdorf	Einhaltung der Bestimmungen des nehigen Verbandstarifes	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3 und 4		*)		Im Kartirungswege	*) Die Frachtsätze in Verkehre mit nachstehenden Bahnhöfen Anwendung: Budapest-Angyalföld, -dunaparti tehérpályaudvár, -fövárosi közraktarak, -józsefváros, -Kiterö, -Lipótváros und nyugoti palyaudvár	

*) Die Stationen Sierndorf und Göllersdorf der Oe.N.W.B. werden in den obbezeichneten directen Tarif mit folgenden Frachtsätzen des Specialtarifes 3 einbezogen, und zwar:

Triest—Sierndorf und Göllersdorf . . . . . 176 Heller per 100 kg
Finme—Sierndorf . . . . . 181 Heller per 100 kg
Fiume—Göllersdorf . . . . . 184 Heller per 100 kg

1596

k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Aus Russland unter Zollcontrole per Achse nach Nowosielitza zugeführten Mais

Nowosielitza (Bahnhof) transit

den in den nebenbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungsstationen

Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Abholförderung der Sendungen von Nowosielitza (Bhf.) transit bis längstens 31. Juli 1900. Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten bezüglichen Tarife,*) namentlich in Hinsicht der Bestätigung über die Herkunft, Zollcontrole, Lagerung und Bahnaufsicht

vom 15. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1900

Fortlaufende Nummer	1				
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2	3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4				
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Tarif-Theil II für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg etc.	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Süddeutsch-Oesterr.-Russischen Grenzverkehr	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5				
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6				
und gilt in der Zeit	7				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Bestehen keine directen Verhands-Frachtsätze			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9				
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Die im Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1896 des nebenbezeichneten Verkehres für Transporte von Nowosielitza (Bhf.) trs. in der Colonne A, a): 1. auf den Seiten 13—23 enthaltenen Frachtsätze, erhöht um 22 h per 100 kg; 2. auf Seite 24 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der k. k. priv. K.O.E., erhöht um 22 h per 100 kg; 3. auf Seite 24 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, erhöht um 27 h per 100 kg	Die im Tarif-Theil II vom 1. Jänner 1897 des nebenbezeichneten Verkehres für Transporte von Nowosielitza (Bhf.) trs. im Ausnahmetarife 2 in der Colonne a enthaltenen Frachtsätze, erhöht um 23 Cts. per 100 kg	Die im Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1897 des nebenbezeichneten Verkehres für Transporte von Nowosielitza (Bhf.) trs. in der Colonne h enthaltenen Frachtsätze, erhöht um 19 Pfg. per 100 kg	Die im Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. August 1898 des nebenbezeichneten Verkehres für Transporte von Nowosielitza (Bhf.) trs. in der Colonne A, a) enthaltenen Frachtsätze, erhöht um 19 Pfg. per 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11				
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13				
Besondere Bemerkungen	14				

*) Die sechsmonatliche Lagerungsfrist in Nowosielitza wird für diese Sendungen nicht zugestanden

Fortlaufende Nummer	1597	1598
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eiserne Brücken-Constructionstheile und zugehörige Werkzeuge	Maschinentheile der Pos. E—6 des Theiles I, Abtheilung B vom 1. Jänner 1898, dann Dampfkessel bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen | bei Aufgabe in jedem Gewichte | Cement, Maschinen, unzerlegt, bei Aufgabe in jedem Gewichte | Kalk, gebrannten, Mauer- und Dachziegel und Cement bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Göding	Otrokowitz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Holics	Lipa-Sluschowitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Verwendung der Sendungen beim Baue der Marchfluss-Grenzbrücke im Zuge der Localbahn Lundenburg-Landesgrenze	Besorgung des Abladens durch den Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bedingungen. Die Sendungen müssen beim Bane neuer Fabriksetablissements in Zellechowitz, bezw. deren Einrichtung Verwendung finden
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Juli 1900	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft vom 1. October 1898	Localbahntarif, Theil II, giltig vom Tage der Betriebseröffnung
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	14 Heller	38 Heller | 56 Heller | 56 Heller | 38 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10 Heller	19 Heller | 28 Heller | 28 Heller | 19 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 Heller	19 Heller | 28 Heller | 28 Heller | 19 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die bauführende Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden Frachtbriefe, welche seitens der den Bau leitenden oder beaufsichtigenden Nordbahnorgane die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei Bauherstellungen der nebenbezeichneten Art verwendet wurden. Diese Frachtbriefe werden nicht wieder zurückgestellt. Die Refactie-Rechnung ist spätestens zwei Monate nach Vollendung der Bauarbeiten einreichen	Auf die hanführenden Etablissements in Zellechowitz (Eisenbahnstation Lipa-Sluschowitz) als Empfänger lautende Frachtbriefe, welche seitens der Station Lipa-Sluschowitz die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Bane neuer industrieller Etablissements in Zellechowitz, bezw. deren Einrichtung verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. **Wien, 14. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate April 1900 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1900 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1899. — Herstellung der Verkehrscontinuität zwischen Petersburg und Wladiwostok via Sibirien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 31. Mai 1900, Z. 14.355, an die Verwaltungen der österreichischen Hauptbahnen, betreffend das Anfeuern der Locomotiven und das Bereitstellen derselben zum Dienste.

Mit dem gleichzeitig an alle k. k. Staatsbahn-Directionen gerichteten Erlasse, wovon eine auszugsweise Abschrift beiliegt, wird für den Fall, als das Anfeuern der Locomotiven und Bereitstellen derselben zum Dienste nicht vom Locomotivpersonal, sondern durch ein eigenes Personal der Heizhäuser besorgt wird, die Anordnung getroffen, dass sowohl die hiezu verwendeten als auch die zur Ueberwachung dieser Verrichtungen berufenen Bediensteten zum Mindesten den Nachweis über die Befähigung zur Bedienung (Wartung) von Dampfkesseln im Sinne der Ministerial-Verordnung vom 15. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 108, zu erbringen haben.

Hievon setze ich den geehrten Verwaltungsrath zur entsprechenden Danachachtung in Kenntniss.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Auszug eines an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichteten Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Mai 1900, Z. 14.355, über den Nachweis der Befähigung zur Bedienung (Wartung) von Dampfkesseln seitens des in Heizhäusern zum Anfeuern der Locomotiven verwendeten und zur Ueberwachung dieser Verrichtungen berufenen Personals.

Seit Einführung der Vorschriften, betreffend die Bemessung der Dienst- und Ruhezeit im executiven Betriebsdienste (VIII. Stück des Amtsblattes des Eisenbahnministeriums Nr. 14 ex 1898), wird die Bereitstellung der in den Dienst kommenden Locomotiven und das Anfeuern derselben in den weitaus meisten Fällen nicht mehr im Sinne des Art. 13 der Instruction Nr. XXIII für Locomotivführer und Locomotivheizer durch das Locomotivpersonal selbst besorgt, sondern die Locomotiven werden durch Bedienstete der Heizhäuser angefeuert und von denselben auch alle sonstigen bis zur Abfahrt aus dem Heizhause erforderlichen Vorbereitungen getroffen.

Nachdem diese Verrichtungen einen integrirenden Theil der Bedienung und Wartung von Dampfkesseln bilden, so dürfen hiezu gemäss § 1 der Ministerial-Verordnung vom 15. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 108 (Anhang 8 der Instruction Nr. XXVIII), nur solche Personen verwendet werden, welche den Nachweis der Befähigung zur Bedienung und Ueberwachung von Dampfkesseln erbracht haben.

Künftighin sind demnach nur solche Bedienstete der Heizhäuser zum Anfeuern der Locomotiven, sowie zur Ueberwachung der bezüglichen Verrichtungen zu verwenden, welche im vorstehenden Sinne mindestens die behördliche Prüfung für die Bedienung und Wartung von Dampfkesseln mit Erfolg abgelegt haben und sich hierüber durch ein Zeugniss auszuweisen vermögen.

Diese Bediensteten haben denn auch die im Art. 13 der Instruction Nr. XXIII für Locomotivführer und Locomotivheizer vorgeschriebenen Obliegenheiten zu erfüllen und tragen wie die Locomotivführer die volle Verantwortung für ihre Handlungen.

Sofern das Anfeuern der Locomotiven nicht von den als Kesselwärter geprüften Oberheizern selbst besorgt werden kann, dürfen andere ungeprüfte Bedienstete nur unter der persönlichen Ueberwachung und Verantwortung des Oberheizers dabei verwendet werden. Falls aber der Oberheizer den Befähigungsnachweis auch nicht erbracht hat, ist der Maschinenmeister verpflichtet, das Anfeuern und Bereitstellen der Locomotiven persönlich zu überwachen und die Verantwortung zu übernehmen.

Die mit der Ueberwachung des executiven Heizhausdienstes betrauten Beamten sind gemäss § 1 der Ministerial-Verordnung vom 15. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 108, ebenfalls verpflichtet, den Nachweis der Befähigung zur Ueberwachung des Dampfkesselbetriebes zu erbringen; dieselben sind aber auch gemäss § 18, alinea 3, der Dienstordnung gehalten, die Prüfung in Bezug auf die Bedienung (Wartung) von Dampfmaschinen und zur Führung von Locomotiven abzulegen.

Die k. k. Staatsbahn-Directionen haben Sorge zu tragen, dass diejenigen zur Dienstbereitstellung und zum Anfeuern der Locomotiven verwendeten Bediensteten sowohl, wie auch diejenigen mit der Ueberwachung des Dampfkesselbetriebes betrauten Organe der Heizhäuser, welche die behördliche Prüfung für Kesselwärter noch nicht abgelegt haben, diese innerhalb der kürzesten zulässigen Frist nachtragen.

Bedienstete, welche diese Prüfung nicht bestehen oder welche mangels der erforderlichen Qualification (§ 1 der citirten Ministerial-Verordnung) zur Ablegung derselben nicht zugelassen werden, werden vom executiven Heizhausdienste abzuziehen sein.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 9. Juni 1900,*) betreffend die Ausdehnung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr gewisser Waaren und Gegenstände aus Aegypten vom 7. Mai 1900, R.-G.-Bl. Nr. 81, auf Smyrna und das Vilajet Aidin in Kleinasien.

Aus Anlass der in Smyrna vorgekommenen Pestfälle wird zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung ansteckender Krankheiten im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung das mit der Ministerial-Verordnung vom 7. Mai 1900, R.-G.-Bl. Nr. 81, erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr gewisser Waaren und Gegenstände aus Aegypten auf Smyrna und das Vilajet Aidin (Kleinasien) ausgedehnt.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zollämtern, beziehungsweise See-Sanitätsbehörden bekannt wird, in Kraft.

Koerber m. p. **Böhm** m. p. **Call** m. p.

*) Enthalten in dem am 12. Juni 1900 ausgegebenen XXXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 94.

Eisenbahnverkehr im Monate April 1900

und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1900 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1899.

Im Monate April 1900 hat das österreichische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 1·148 km erfahren, und zwar durch die am 2. des genannten Monats erfolgte Eröffnung der Theilstrecke Ober-Gablonz—Lindengasse der Gablonzer elektrischen Strassenbahn.

Im Monate April 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 12,944.375 Personen und 8 215.240 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 47,148.674 erzielt, das ist per Kilometer K 2472. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10,767.946 Personen und 7,750.584 t Güter K 44,244.837 oder per Kilometer K 2421, daher resultirt für den Monat April 1900 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2·1 Percent.

In den ersten vier Monaten 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 41,849.039 Personen und 29,561.637 t Güter, gegen 36,251.580 Personen und 30,912.068 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf K 170,481.801, im Jahre 1899 auf K 170,844.106.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 19.060 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 18.268 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1900 auf K 8944, gegen K 9352 im Vorjahre, das ist um K 408 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1900 auf K 26.832, gegen K 28.056 im Vorjahre, das ist um K 1224, mithin um 4·4 Percent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmsziffern der ersten vier Monate 1900 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1900 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	90.078
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) .	81.618
3. Leoben-Vordernberger Bahn	79.164
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	70.110
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	53.052
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B . . .	43.641
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . .	40.938
8. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	40.890
9. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . .	39.963
10. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	36.228
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	29.940
12. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A . . .	28.095

		Kronen
13.	Böhmische Nordbahn	25.713
14.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	25.407
15.	K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	23.871
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	19.533
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	16.944

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

1.	Neue Wiener Tramway (DampftramwayWestbahnlinie—Hütteldorf)	33.477
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	32.937
3.	Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	26.715
4.	Stauding-Stramberger Localbahn	25.752
5.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	25.614
6.	Bozen-Meraner Bahn	24.954
7.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	24.918
8.	Kuttenberger Localbahn	22.692
9.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	20.913
10.	Neutitscheiner Localbahn	18.918
11.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	16.956
12.	Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	15.636
13.	Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	12.519
14.	Localbahn Dolina-Wygoda	12.213
15.	Localbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	11.703
16.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	11.526
17.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	10.500
18.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	10.245
19.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	9.342
20.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	9.024
21.	Unterkrainer Bahnen	8.388
22.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	8.346
23.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7.725
24.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.473
25.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	7.449
26.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	7.290
27.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	7.260
28.	Kremsthal-Bahn	7.182
29.	Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	7.077
30.	Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	7.047
31.	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	6.969
32.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	6.927
33.	Bukowinaer Localbahnen	6.846
34.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.798
35.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg	6.378
36.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	6.225
37.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	6.036
38.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	5.838
39.	Localbahn Asch-Rossbach	5.814
40.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	5.391
41.	Valsugana-Bahn	5.265
42.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.193
43.	Mährische Westbahn	5.163
44.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	5.115
45.	Localbahn Plan-Tachau	5.097
46.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.028
47.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.995
48.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	4.821
49.	Mühlkreis-Bahn	4.743
50.	Localbahn Auspitz	4.689
51.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.659
52.	Neue Bukowinaer Localbahnen	4.635
53.	Localbahn Trzebinia-Skawce	4.587
54.	Böhmische Commercialbahnen	4.500
55.	Welser Localbahn	4.455
56.	Localbahn Wotic-Selčan	4.404
57.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.344
58.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	4.332
59.	Friauler Bahn	4.119
60.	Localbahn Chabówka-Zakopane	4.092
61.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.059
62.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.038
63.	Steyrthal-Bahn	3.963
64.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.780
65.	Gurkthal-Bahn	3.678
66.	Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3.666
67.	Murthal-Bahn	3.558
68.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.519
69.	Localbahn Postelberg-Laun	3.477
70.	Ostgalizische Localbahnen	3.474
71.	Localbahn Wolframs-Teltsch	3.240
72.	Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.228
73.	Pielachthal-Bahn	3.207
74.	Gailthal-Bahn	3.177
75.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	3.165
76.	Localbahn Deutschbrod-Saar	3.132
77.	Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.093
78.	Ybbsthal-Bahn	3.063
79.	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	2.994
80.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.985
81.	Localbahn Modřan-Čerčan	2.913
82.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.913
83.	Localbahn Mauthausen-Grein	2.868
84.	Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.862
85.	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	2.859
86.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.859
87.	Pinzgauer Localbahn	2.724
88.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.685
89.	Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.673
90.	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	2.478
91.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.418
92.	Eisenbahn Unterdrauburg-Wöllan	2.418
93.	Kolomeaer Localbahnen	2.358
94.	Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.334
95.	Localbahn Melnik-Mšeno	2.187
96.	Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	2.157
97.	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.088
98.	Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	2.044
99.	Kleinbahn Lupków-Cisna	1.935
100.	Localbahn Chrudim-Holitz	1.779
101.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.764
102.	Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.629
103.	Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.485
104.	Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.365
105.	Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.347
106.	Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.071

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten vier Monaten 1900 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	17·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	9·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	8·8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	4·9
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·4
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	3·1
Eisenbahn Wien-Aspang	1·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1·0
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	163·0
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	86·2
Kleinbahn Lupków-Cisna	71·1
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	65·7
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	54·7
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	34·3
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	26·6
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	24·0
Kolomeaer Localbahnen	23·8
Welser Localbahn	20·6
Pinzgauer Localbahn	19·4
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	17·4
Gurkthal-Bahn	15·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	15·1
Murthal-Bahn	13·3
Localbahn Wolframs-Teltsch	12·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Strecke Settenz—B.-Leipa—Niemes der Localb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg	12·1
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	9·8
Localbahn Deutschbrod-Saar	9·2
Localbahn M.-Budwitz—Jamnitz	9·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8·4
Pielachthal-Bahn	7·6
Kremsthal-Bahn	7·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	7·1
Localbahn Modřan-Čerčan	7·0
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6·8
Friauler Bahn	6·4
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	6·2
Localbahn Mauthausen-Grein	6·0
Valsugana-Bahn	5·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·9
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	4·6
Ybbsthal-Bahn	4·4
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	4·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	3·7
Neutitscheiner Localbahn	3·2
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·1
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	3·1
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	2·9
Ueberetscher Bahn	2·7
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2·3
Neue Bukowinaer Localbahnen	2·0
Gailthal-Bahn	1·4
Ostgalizische Localbahnen	1·4
Böhmische Commercialbahnen	1·4
Localbahn Asch-Rossbach	0·9
Brünner Strassenbahn (Dampftramway)	0·8
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	0·6
Bukowinaer Localbahnen	0·3

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1900 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·5
Böhmische Nordbahn	6·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	14·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	18·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	31·9
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	0·3
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	0·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	0·8
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	1·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2·2
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	3·0
Bozen-Meraner Bahn	3·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	3·3
Localbahn Dolina-Wygoda	3·5
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	3·7
Localbahn Wodňan-Moldauthein	4·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4·1
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	4·8
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	7·7
Steyrthal-Bahn	8·3
Unterkrainer Bahnen	8·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	8·9
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8·9
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	9·0
Localbahn Wotic-Selčan	9·2
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	9·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	9·8
Stauding-Stramberger Localbahn	10·2
Localbahn Auspitz	10·8
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	11·1
Kuttenberger Localbahn	11·4
Localbahn Melnik-Mšeno	11·9
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	12·6
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	13·8
Localbahn Plan-Tachau	15·9
Localbahn Beneschau-Wlaschim	16·7
Mühlkreis-Bahn	17·4
Localbahn Strakonitz-Winterberg	17·9

	%
Localbahn Postelberg-Laun	20 0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	20·8
Mährische Westbahn	21·1
Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	21·3
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	23·5
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	24·9
Brünner Localeisenbahn - Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	24·9
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	31·1
Localbahn Wodňan-Prachatitz	42·3
Localbahn Swoleňowes-Smečna	73·7

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate April 1900 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 21 städtische Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 200·165 km. Hievon standen im Gegenstandsmonate 170·999 km im Betriebe. Die Gesammtfrequenz betrug 5,369.111 Personen und 54 t Güter, die erzielten Gesammteinnahmen K 711.678. Im Monate April 1899 resultirte eine Gesammteinnahme von K 477.407 bei einer Frequenz von 1,971.023 Personen und 36 t Güter und einer Gesammtlänge von 103·419 km.

In den ersten vier Monaten 1900 wurden im Ganzen 18,484.334 Personen und 143 t Güter befördert. Die Gesammteinnahme belief sich auf K 2,432.523, gegen K 1,542.158 in der gleichen Zeitperiode 1899.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweiszíffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Im Monate April 1900 betragen die Transporteinnahmen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, im Personalverkehre K 5,264.441, im Güterverkehre K 12,896.191, somit im Ganzen K 18,160.632 bei einer Frequenz von 5,740.799 Reisenden und 2,564.166 t.

Hievon entfallen im Personenverkehre auf die westlichen Staatsbahnen K 3,764.795 und 4,976.109 Reisende, auf die Staatsbahnen in Galizien K 1,499.646 und 764.690 Reisende, und im Güterverkehre auf die westlichen Staatsbahnen K 9,627.338 und 2,080.542 t, auf die Staatsbahnen in Galizien K 3,268.853 und 483.624 t.

Im Vergleiche zum April 1899 ergibt sich im Personenverkehre eine Steigerung von Kronen 460.363 und 1,526.359 Reisenden und im Güterverkehre eine solche von K 613.316 und 58.187 t.

Im Personenverkehre vertheilt sich das Plus auf die westlichen Staatsbahnen mit K 415.192 und 1,465.663 Reisenden und auf die Staatsbahnen in Galizien mit K 45.171 und 60.696 Reisenden.

Werden aus den Ergebnissen im Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen die Einnahmen und die Frequenz der Wiener Stadtbahn ausgeschieden, so ergibt sich für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Steigerung von Kronen 161.158 und 130.741 Reisenden.

Die Einnahmen- und Frequenzsteigerung beider Netze erklärt sich hauptsächlich dadurch, dass die Osterfeiertage im laufenden Jahre in die Mitte des Monates April fielen, mithin die Einnahmen aus dem ausschlaggebenden Fernverkehre zu diesen Feiertagen im Berichtsmonate erzielt wurden, während im vergangenen Jahre infolge des Umstandes, dass die Ostertage auf den 1. und 2. April fielen und deshalb die Fahrten auf grössere Entfernungen bereits im Monate März angetreten wurden, der grössere Theil der Einnahmen aus dem Feiertagsverkehre unter den Märzeinnahmen verrechnet erscheint.

Das Plus im Güterverkehre setzt sich aus einer Steigerung auf den westlichen Staatsbahnen von K 486.749 und 59.101 t und einer Mehreinnahme auf den Staatsbahnen in Galizien von K 126.567 bei einer Minderfrequenz von 914 t zusammen.

Auf den westlichen Staatsbahnen ist die Steigerung auf die Mehrverfrachtung in den Artikeln Holz, Cement, Baumaterialien, Ziegel, Eisen, Erze und Cokes zurückzuführen, welche sich auf rund 11.000 Wagen beläuft.

Hinsichtlich des Kohlenverkehres zeigt sich im Berichtsmonate noch eine Minderbeförderung von circa 5000 Wagen, welche in dem bis gegen die Mitte des Monates April andauernden Kohlenarbeiterstrike ihre Begründung findet. Da jene Güter, welche eine Mehrverfrachtung erkennen lassen, fast durchwegs höher als Kohle tarifiren, so ergibt sich für die mehrbeförderte Menge das ansehnliche Plus von fast K 500.000.

Auf den Staatsbahnen in Galizien ist das Mehr in den Einnahmen zunächst im Zuwachs der Strecke Przeworsk—Rozwadow begründet. Auf den übrigen Linien des galizischen Staatsbahnnetzes ist eine Mehrverfrachtung nur bei den Artikeln Holz und Rohpetroleum zu verzeichnen, während von Getreide aus Russland im Berichtsmonate weniger als im Vergleichsmonate zur Beförderung gelangte.

Vom 1. Jänner bis Ende April 1900 betragen die Einnahmen K 66,448.426 gegen K 65,814.409 des gleichen Zeitraumes im Jahre 1899. Es ergibt sich hienach eine Mehreinnahme von K 634.017.

Localbahn Borki wielkie-Grzymalów. Von der Einnahme entfallen K 462 auf den Personenverkehr und K 2235 auf den Güterverkehr (+ 569 t), welcher zumeist in dem Artikel Getreide eine Verkehrssteigerung zeigt.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 961 (+ 1546 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 1414 (+ 781 t). Die Ursache dieser Steigerung liegt in der allmäligen Entwicklung des Verkehres auf dieser Localbahn.

Eisenbahn Karlsbad - Johanngeorgenstadt. Im Personenverkehre beträgt die Steigerung K 6501 und 7971 Reisende und im Güterverkehre K 19.788 und 6888 t. Diese erhebliche Verkehrszunahme erklärt sich dadurch, dass im April vorigen Jahres die Strecke Platten—Johanngeorgenstadt nur für den Holz- und Kohlenverkehr eröffnet war, während gegenwärtig die Localbahn in ihrer vollen Länge und ohne Beschränkung im Güterverkehre betrieben wird.

(Fortsetzung auf Seite 1488.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April		Im Monate April 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April	
					1900				1899		Differenz per Kilom. in Percent		
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.359	8.214	5,740.799	2,564.166	5,264.441	12,896.191	18,160.632	2.173	17,086.953	2.080	+ 4·5	8.351	8.214
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.593	7.275	1.300	6.390	7.690	513	7.708	514	— 0·2	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	4.540	1.562	3.563	5 651	9.214	401	12.568	546	— 26·6	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.450	1.432	2.862	5.798	8.660	262	5.963	181	+ 44·8	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.226	1.606	2.137	3.810	5.947	161	3.572	97	+ 66·0	37	37
Bukowinaer Localbahnen	168	168	14.009	22.302	16.969	97.325	114.294	680	125.384	746	— 8·8	168	168
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	34.663	12.901	26.210	43.208	69.418	418	74.754	450	— 7·1	166	166
Chabowka-Zakopane	43	. . .	3.555	2.231	5 285	8.402	13.687	318	. . . .	. . .	. . .	43	. . .
Chrudim-Holitzer Localbahn	60	. . .	4.452	5.405	1.960	7.951	9.911	165	. . . .	. . .	. . .	60	. . .
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	. . .	8.683	2.243	9.762	8.362	18.124	162	. . . .	. . .	. . .	112	. . .
Deutschbrod-Saar	33	33	3.639	2.190	2.790	6.422	9.212	279	8.504	258	+ 8·1	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	1.024	3.877	330	5.582	5.912	739	7.308	913	— 19·0	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.920	3.650	3.650	9.950	13.600	680	13 171	659	+ 3·2	20	20
Friaüler Bahn	16	16	7.863	1.024	4.131	2.035	6.166	385	5.387	337	+ 14·2	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.230	2.000	3.450	4.250	7.700	198	8.031	206	— 3·9	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.430	1.690	3.559	5.431	8.990	290	8.394	271	+ 7·0	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	6 870	3.350	3.600	6.600	10.200	680	11.098	740	— 8·1	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	1.625	1.089	643	1.881	2.524	316	2 090	261	+ 21·1	8	8
Gurkthalbahn	29	29	7.380	2.400	3.580	5.760	9.340	322	9.324	322	0	29	29
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	44	27	11.170	9.026	8.197	24.050	32.247	733	5.958	221	+231·7	44	21
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.135	3.334	308	5.881	6 189	188	3.502	106	+ 77·4	33	33
Krakau-Kocmyrzów	18	. . .	1.569	3.524	682	3.760	4.442	247	. . . .	. . .	. . .	18	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	19.221	4.990	25.005	14.951	39.956	449	43.471	488	+ 8·0	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	1.885	3.152	1.171	5.455	6.626	301	3 871	176	+ 71·0	22	22
Lupków-Cisna	25	25	863	1.177	599	3.880	4.479	179	3.086	123	+ 45·5	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.792	2.279	2.455	6.279	8.734	416	8.346	397	+ 4·8	21	21
Mährische Westbahn	90	90	13.717	9.773	8.774	26.063	34.837	387	91.472	1.016	— 61·9	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	27.009	3.246	22.792	10.050	32.842	620	25.030	472	+ 31·4	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	7.498	1.855	3.976	3.355	7.331	236	7.326	236	0	31	31
Modřan-Čerčan	62	62	5.454	4.842	4.366	11.296	15.662	253	15.352	248	+ 2·0	62	62
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.920	3.210	670	2 500	3.170	634	3.489	698	— 9·2	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.640	4.080	8.500	17.760	26.260	346	25.489	335	+ 3·3	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	1.580	719	1.233	1.820	3.053	218	3.038	217	+ 0·5	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.703	892	1.406	2.244	3.650	111	5.574	169	— 34·3	33	33
Ostgalizische Localbahnen	196	196	15.275	14.522	21.456	36.845	58.301	297	53.492	273	+ 8·8	196	196
Pinzgauer Localbahn	53	53	9.282	1.783	5.014	7.409	12.423	234	14.183	267	— 12·4	53	53
Plan-Tachau	13	13	2.766	1.070	2.261	4.380	6.641	511	6.672	513	— 0·4	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.005	1.543	457	2.067	2.524	229	2.794	254	— 9·8	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.690	2.670	496	3.686	4.182	246	4.128	243	+ 1·2	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	. . .	2.763	1.484	2.117	3.536	5.653	145	. . . .	. . .	. . .	39	. . .
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.294	5.436	8.018	10.464	18.482	178	18.494	178	. . .	104	104
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	2.480	1.026	797	2.163	2.960	370	2.924	365	+ 1·4	8	8
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.857	1.382	1.348	3 288	4.636	464	4.084	408	+ 13·7	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	22	2.989	1.429	2.303	4.272	6.575	299	6.722	306	— 2·3	22	22
Starkenbach-Rochlitz	20	. . .	4.602	2.628	2.776	9.033	11.809	590	. . . .	. . .	. . .	20	. . .
Strakonitz-Březnitz	84	. . .	5.934	2.125	4.300	6.630	10.930	130	. . . .	. . .	. . .	84	. . .
Strakonitz-Winterberg	42	32	10.469	5.872	7.920	15.073	22.993	547	22.278	696	— 21·4	42	32
Trzebinia-Skawce	60	. . .	2.466	16.913	2.026	20.199	22.225	370	. . . .	. . .	. . .	60	. . .
Unterdrauburg-Wöllan	37	. . .	4.000	2.010	2.890	5.110	8.000	216	. . . .	. . .	. . .	37	. . .
Unterkrainer Bahnen	134	134	29.290	14.530	28.900	65.400	94.300	704	98.240	733	— 4·0	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	29.790	3.057	22.337	12.941	35.278	559	34.860	553	+ 1·1	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.112	1.459	1.540	5.820	7.360	669	7.888	717	— 6·7	11	11
Welser Localbahn	54	54	16.674	7.907	9.829	11.923	21.752	403	19.190	355	+ 13·5	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	7.867	16 782	5.608	11.748	17.356	1.021	16.218	954	+ 7·0	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	1.712	436	1.720	1.270	2.990	142	2.980	142	0	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	28	9.144	1 784	6.089	5.453	11.542	206	10.326	369	— 44·2	56	28
Wolframs-Teltsch	24	24	3.004	1.925	1.234	4 553	5.787	241	5.296	221	+ 9·0	24	24
Wotic-Selčan	17	17	3.805	1.672	2.106	4.613	6.719	395	6.810	401	— 1·5	17	17
Ybbsthalbahn	77	77	15.434	3.750	8.795	14.344	23.139	301	19.168	249	+ 20·9	77	74
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	3.660	28.030	760	21.990	22.750	2.844	22.400	2 800	+ 1·6	8	8
Zeltweg-Wolfsberg	50	. . .	12.900	12.400	9 640	20.760	30.400	608	. . . .	. . .	. . .	46	. . .
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	6.418	4.386	3.846	7.313	11.159	215	10.262	197	+ 9·1	52	52

Vom 1. Jänner bis Ende April 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
18,790.511	9,322.619	16,989.042	49,459.384	66,448.426	7.957	16,037.258	49,777.151	65,814.409	8.012	— 0·7	23.871	24 036	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
20.119	26.635	4.571	24.503	29.074	1.938	4.456	24.342	28.798	1.920	+ 0·9	5.814	5.760	Asch-Rossbach
14.229	7.030	11.217	22.085	33.302	1.448	11.840	28 130	39.970	1.738	— 16·7	4.344	5.214	Beneschau-Wlaschim
5.172	7.531	8.667	24.254	32 921	998	7.837	16.681	24.518	743	+ 34·3	2.994	2.229	Borki wielk.-Grzymalow
12.113	10.264	7.404	23.164	30.568	826	4.522	15.240	19.762	534	+ 54·7	2.478	1 602	Brüx-Lobositzer Localb.
50.549	101.378	61.182	322.243	383.425	2.282	59.632	322.788	382.420	2.276	+ 0·3	6.846	6.828	Bukowinaer Localb.
115.226	51.773	88.021	168.505	256.526	1.545	8.7046	164.290	251.336	1.514	+ 2·0	4.635	4.542	N. Bukowinaer Localb.
15.253	9.186	19.416	39.247	58.663	1.364	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4.092	. . .	Chabowka-Zakopane
16.901	22.063	7.628	27.947	35.575	593	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.779	. . .	Chrudim-Holitzer L.B.
28.595	10.779	34.739	41.453	76.192	680	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.040	. . .	Delatin-Kołomea-Stef.
11.523	8.229	8.846	25.612	34.458	1.044	9.094	22.452	31.546	956	+ 9 2	3.132	2.868	Deutschbrod-Saar
3.373	26.021	1.077	31.495	32.572	4.071	1.224	32.548	33.772	4.221	— 3·5	12.213	12.663	Dolina-Wygoda
20.820	15.270	12.858	38.635	51.493	2.575	14.007	33.486	47.493	2.375	+ 8·4	7.725	7.125	Fehring-Fürstenfeld
22.379	3.6c6	13.990	7.967	21.957	1.373	14.027	6.612	20.639	1.290	+ 6·4	4.119	3 870	Friauler Bahn
27.730	9.720	13.130	21.794	34.924	895	13.812	19 864	33.676	863	+ 3 7	2.685	2.589	Fürstenfeld-Hartberg
20.210	6.730	12.060	20.760	32.820	1.059	11.885	20.477	32.362	1.044	+ 1·4	3.177	3.132	Gailthal-Bahn
24.580	12.570	11.835	22.796	34.631	2.309	10.816	27.203	38.019	2.535	— 8·9	6.927	7.605	Gleisdorf-Weiz
5.739	4.715	2.375	9.175	11.550	1.444	1.858	8.660	10.518	1.315	+ 9·8	4.332	3.945	Göpfritz—Gr.-Siegharts
23.210	10.310	11.412	24.155	35.567	1.226	11.822	19.031	30.853	1.064	+ 15·2	3.678	3.192	Gurkthalbahn
38.220	32.821	25.767	81.161	106.928	2.430	5.432	13.968	19.400	924	+163 0	7.290	2.772	Karlsb.-Johanngeorgst.
4.574	18.721	1.248	24.697	25.945	786	1.042	19.900	20.942	635	+ 23·8	2.358	1.905	Kolomeaer Localbahnen
6.436	9.457	3 665	13.488	17.153	953	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.859	. . .	Krakau-Kocmyrzów
61.404	29.295	81.252	72.798	154.050	1.731	83.525	71.414	154.939	1.741	— 0·6	5.193	5.223	Lemberg-Bełzec
13.314	16.695	8.078	17.725	25.803	1.173	8.003	5.852	13.855	630	+ 86·2	3.519	1.890	Lemberg (Klep.)-Janów
2.925	6.021	2.016	14.114	16.130	645	854	8.563	9 417	377	+ 71·1	1.935	1.131	Lupków-Cisna
11.941	9.149	7.598	27.371	34.969	1.665	8.140	23.956	32.096	1.528	+ 9·0	4.995	4.584	Mähr.-Budwitz-Jamn.
43.968	42.556	28.704	126.160	154.864	1.721	29.086	167.288	196 374	2.182	— 21 1	5.163	6.546	Mährische Westbahn
95.135	15.026	85.186	46.854	132.040	2.491	56.138	23.518	79.656	1.503	+ 65·7	7.473	4.509	Marienbad-Karlsbad
28.591	7.551	14.088	15.559	29.647	956	15.136	12.832	27.968	902	+ 6 0	2.868	2 706	Mauthausen-Grein
24.549	20.483	17.482	42.711	60.193	971	17.154	38.780	55.934	902	+ 7·0	2.913	2.706	Modřan-Cerčan
8.710	15.350	2.056	12.984	15.040	3.008	1.875	17.122	18.997	3.799	— 20·8	9.024	11.397	Mösel-Hüttenberg
37.930	18.270	26.747	63.409	90.156	1.186	27.181	52.411	79.592	1.047	+ 13·3	3.558	3.141	Murthal-Bahn
7.660	1.656	4.379	6.908	11.287	806	3.876	6.746	10.622	759	+ 6·2	2.418	2.277	Nakři-Netolitz - Netolitz
8.377	3.893	4.344	10.669	15.013	455	4.886	14.736	19.622	595	— 23·5	1.365	1.785	Neuhaus-Neubistritz
57.979	53.235	86.608	140.423	227.031	1.158	91 594	132.152	223.746	1.142	+ 1·4	3.474	3.426	Ostgalizische Localb.
31.947	7.995	17.621	30.487	48.108	908	17.657	22.641	40.298	760	+ 19 4	2.724	2.280	Pinzgauer L.B.
11.299	4.913	6.107	15.975	22.082	1.699	7.114	19.154	26.268	2.021	— 15·9	5.097	6.063	Plan-Tachau
3.641	8.125	1.741	11.012	12.753	1.159	1.770	14.170	15.940	1.449	— 20·0	3.477	4.347	Postelberg-Laun
6.518	15.703	1.828	15.079	16.907	995	1.802	16.516	18.318	1.078	— 7·7	2 985	3.234	Potscherad-Wurzmes
10.109	5.020	7.865	11.424	19.289	495	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.485	. . .	Rakonitz-Mlatz
47.428	17.561	27.229	45.135	72.364	696	28.416	46.180	74.596	717	— 3·0	2.088	2.151	Rakonitz-Pl.-Petschau
8.428	4.794	2.377	7.401	9.778	1.222	2.596	7.128	9.724	1 215	+ 0·6	3.666	3.645	Schlackenw.-Joachimst.
11.029	4.485	4.477	11.593	16.070	1.607	5.002	11.614	16.616	1.662	— 3·3	4.821	4.986	Schwarzenau-Waidhofen
10.058	4.731	7.206	16.012	23.218	1.055	8.370	15.742	24.112	1.096	— 3·7	3.165	3.288	Schwarzenau-Zwettl
14.108	10.679	8.459	37.994	46.453	2.323	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	6.969	. . .	Starkenbach-Rochlitz
18.174	7.526	13.822	23.943	37.765	449	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.347	. . .	Strakonitz-Březnitz
38.424	18.451	24.167	51.284	75.451	1.797	21.340	48.664	70.004	2.188	— 17·9	5.391	6.564	Strakonitz-Winterberg
7.176	84.765	5.986	85.739	91.725	1.529	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4.587	. . .	Trzebinia-Skawce
12.540	7.810	9.489	20.338	29.827	806	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.418	. . .	Unterdrauburg-Wöllan
99.390	62.980	91.786	282 852	374.638	2.796	90.484	318.537	409 021	3.052	— 8·4	8.388	9.156	Unterkrainer Bahnen
96.673	8.268	74.248	36.299	110.547	1.755	71.224	34.034	105.258	1.670	+ 5·1	5.265	5.010	Valsugana-Bahn
13.560	75.26	4.888	17.940	22.828	2.075	4.968	13.438	18.406	1.673	+ 24·0	6.225	5.019	Vöcklabruck-Kammer
59.388	28.625	34.410	45.753	80.163	1.485	33.852	32.618	66.470	1.231	+ 20·6	4.455	3.693	Welser Localbahn
25 952	71.731	16.545	54.393	70.938	4.173	18.510	47.718	66.228	3.896	+ 7·1	12.519	11.688	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
7.512	1.924	6.213	5.184	11.397	543	6.092	5.786	11.878	566	— 4·1	1.629	1.698	Wodňan-Moldauthein
38.825	9.287	22.400	30.989	53.389	953	16.776	29.492	46.268	1.652	— 42·3	2.859	4.956	Wodňan-Prachatitz
10.510	8.195	5.967	19.946	25.913	1.080	6.470	16.572	23.042	960	+ 12·5	3.240	2.880	Wolframs-Teltsch
11.911	7.974	6.944	18.014	24.958	1.468	7.312	20.158	27.470	1.616	— 9·2	4.404	4.818	Wotic-Selčan
52.332	12.666	28.551	50.080	78.631	1.021	24.638	47.770	72.408	978	+ 4·4	3.063	2.934	Ybbsthalbahn
10.730	114.900	2.373	85.459	87.832	10.979	2.190	90.589	92.779	11.597	— 5·3	32.937	34.791	Zeltweg-Fohnsdorf
36.770	32.570	28.267	69.537	97.804	2.126	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	6.378	. . .	Zeltweg-Wolfsberg
23.515	13.715	15.392	30.966	46.358	891	14.818	24.668	39.486	759	+ 17·4	2.673	2.277	Zwittau-Polička-Skuč

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April		Im Monate April 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April	
					1900				1899		Differz. per Kilom. in Percent		
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.137	3.237	1.494	4.831	6.325	264	8.452	352	— 25·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.480	6.703	356	4.415	4.771	954	5.802	1.160	— 17·8	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	224.362	789.305	87.095	896.101	983.196	9.735	1,125.357	11 142	— 21·6	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	104	104	48.180	32.688	24.435	71.136	95.571	919	70.252	676	+ 35·9	104	104
Böhmische Nordbahn	328	328	226.091	187.196	195.743	617.699	813.442	2.480	794.524	2.422	+ 2·4	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	87.255	154.926	104.849	392.257	497.106	2.673	506.706	2.724	— 1·9	186	186
Linie lit. B.	236	236	137.350	381.754	137.515	952.207	1,089.722	4 617	1,041.322	4.412	+ 4·6	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	39.859	69.730	31 152	257.043	288.195	3.167	266.873	2.933	+ 8·0	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,056.892	1,054.245	1,329.730	5,534.406	6,864.136	6.626	6,011.272	5.802	+ 14·2	1.036	1.036
Localbahnen	291	291	111.812	49.282	51.662	101.096	152.758	525	149.762	515	+ 1·9	291	291
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	67.795	111.949	59.578	444.458	504.036	7.876	480.910	7 514	+ 4·8	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	12.844	97.579	5.493	99.110	104.603	6.974	85.077	5.672	+ 23·0	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	396.472	282.144	469.636	1,252.845	1,722.481	2.743	1,657 655	2.640	+ 3·9	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	188.845	316.941	199.811	941.267	1,141.078	3.681	1,197.171	3.862	— 4·7	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	872.665	775.388	1,047.200	3,628.821	4,676.021	3.423	4,183.566	3.062	+ 11·8	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	42.695	25.264	18 343	42.696	61.039	1.850	65.192	1.976	— 6·4	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,681.585	497.528	2,335.252	4,771.961	7,107.213	4.699	6,861.906	4.535	+ 3·6	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	18.199	. . . .	4.408	. . . .	4.408	1.102	4.573	1.143	— 3·6	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	189.748	154.638	120.145	478.227	598.372	2.100	547.660	1.922	+ 9·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	97 360	39 576	61.438	88 405	149.843	1.683	146.704	1.648	+ 2·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	33.084	81.089	21.408	221.814	243.222	3.742	204.160	3.141	+ 19·1	65	65
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.940	1.204	1.473	1.488	2.961	423	3.898	557	— 24·1	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	30 236	20.225	16.402	53.570	69.972	363	68.650	356	+ 2·0	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	38.657	7.999	55.779	28.854	84.633	2.730	80.212	2.587	+ 5·5	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	. .	2.647	5.087	1.008	4.772	5.780	361	. . . .	. . .	. . .	16	. . .
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.608	1.640	3.116	5.648	8.764	351	8.874	355	— 1·1	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	1.654	880	952	2 266	3 218	129	6.656	266	— 51·5	25	25
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	7.467	. . .	7.942	7.942	662	11.398	950	— 30·3	12	11
Kremsthal-Bahn	70	70	22.368	9.715	16.552	26.962	43.514	622	43.018	614	+ 1·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	16.858	3.046	3.394	2.708	6.102	2 034	5.840	1.947	+ 4·5	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	. . .	3.345	593	2.981	1.526	4.507	237	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2 246	5.639	1.726	4.880	6.606	220	4.638	155	+ 41·9	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.320	495	393	821	1.214	81	1.334	89	— 9·0	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	13.503	1.433	22.207	5 431	27.638	1.152	27.413	1.142	+ 0·9	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	13.088	1.294	14.676	10.756	25.432	438	28.484	491	— 10·8	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	13.288	5.868	4.751	8.666	13.417	1.677	13.316	1.665	+ 0·7	8	8
Otrokowitz-Wisowitz	25	. . .	8.596	866	2 952	3.119	7.071	283	. . .	. . .	. . .	25	. . .
Pielachthalbahn	49	49	12.453	3.356	8.094	8.500	16.594	339	15.258	311	+ 9·0	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3 284	2.069	1.982	4.635	6.617	441	6.620	441	0	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.144	826	1.915	2.290	4.205	168	4 092	164	+ 2·4	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	44 978	14.415	34 678	27.274	61.952	1.822	58.796	1.729	+ 5·4	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	5.026	3.981	2.928	6.494	9.422	248	6.062	160	+ 55·0	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	7.782	4.894	5.614	6.188	11.802	472	10.279	411	+ 14·9	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	11.097	4.014	10.744	9.070	19.814	296	19.170	286	+ 3·4	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	33	33	18.907	4.669	9 329	8.943	18.272	553	16.221	491	+ 11·7	33	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	10.622	30.376	4 450	41.302	45.752	2.542	47.176	2.621	— 3·0	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	11.000	4.228	7.450	9 020	16.470	343	17.465	364	— 5·8	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.110	2.109	444	2.597	3.041	434	5.130	733	— 40·8	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2 339	6.190	387	7.957	8 344	835	29.732	2 973	— 71·9	10	10

Vom 1. Jänner bis Ende April 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	Kronen				Kronen					1900	1899	
Anzahl	Tonnen										Kronen		
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
10.668	17.602	5.034	25.216	30.250	1.260	4.640	28.552	33.192	1.383	— 8·9	3.780	4 149	Časlau-Zawratetz
5.426	23.595	1.199	16.300	17 499	3.500	954	22.362	23.316	4.663	— 24·9	10.500	13.989	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
767.208	2,116.655	315.594	2,432.191	2,747.785	27.206	305.745	3,733.585	4,039.330	39.993	— 31·9	81 618	119.979	Aussig-Teplitzer E. a. L.
163.886	93.728	83.042	206.315	289.357	2.782	85 400	172.618	258.018	2.480	+ 12·1	8.346	7 440	Teplitz (Settenz)-R.
764.127	627.839	598.403	2,213.015	2,811.418	8.571	633.226	2,369.298	3,002.524	9.154	— 6·4	25.713	27.462	Böhmische Nordbahn
282.423	462.921	325.311	1,416.595	1,741.906	9.365	296.820	1,883.086	2,179.906	11.719	— 20·1	28.095	35.157	Buschtěhrader Eisenb.
449 701	1,122.292	407.599	3,025.473	3,433.072	14.547	401.442	3,805.430	4,206.872	17.826	— 18·4	43.641	53.478	Linie lit. A
146.446	295.770	116.218	1,124.116	1,240.331	13.630	120.176	1,019.389	1,139.565	12.523	+ 8·8	40 890	37 569	Linie lit. B
3,595.065	4,096.021	4,464.788	19,746.215	24,211 003	23.370	4,448.069	20,116.213	24.564.282	23.711	— 1·4	70 110	71.133	Graz-Köflacher Eisenb.
393.749	205.147	176.051	409.526	585.577	2.012	172.274	426 556	598.830	2 058	— 2·2	6.036	6 174	Kaiser Ferdinands-Ndb.
													Hauptbahnnetz
239.899	435.287	207.083	1,714.636	1,921.719	30.026	201.988	1,701.440	1,903.428	29.741	+ 1·0	90.078	89.223	Localbahnen
43 259	375.695	18.705	377.122	395.827	26.388	16.693	321.263	337.956	22.530	+ 17·1	79.164	67.590	Kaschau-Oderberger B.
													Oesterr. Strecke
													Leoben-Vordernberger
1,287.757	1,130.650	1,474.546	4,792.617	6,267.163	9.980	1,612.882	4,809.967	6,422.849	10.227	— 2·4	29.940	30.681	Oesterr. Nordwestbahn:
615.809	1,100.573	641.300	3,589.015	4,230.315	13.646	655.630	3,725.443	4,381.073	14 133	— 3·5	40.938	42.399	Garantirte Strecken
													Ergänzungsnetz
2,778.499	2,952.745	3,361.544	13,134.832	16,496.376	12.076	3,535.452	12,421.202	15,956.654	11.681	+ 3·4	36.228	35.013	Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
154.839	91.282	65.391	149.465	214.856	6.511	68.901	181.219	250.120	7.579	— 14·1	19.533	22.737	Oesterr. Linien
													Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
4,621.648	1,929.447	7,233.888	19,522.662	26,756 550	17.684	7,301.365	18,654.640	25,956.005	17.155	+ 3·1	53.052	51.465	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
40.137	. . . .	9.679	. . . .	9.679	2.420	10.637	. . . .	10.637	2 659	— 9·0	7.260	7.977	Localb. Mödling-Brül.* (elektr. Betrieb)
613.420	640.138	405.904	2,007.649	2,413.553	8.469	456.134	1,843.882	2,300.016	8.070	+ 4·9	25.407	24.210	Süd-Nordd. Verbindgsb.
284.533	134.224	178.281	324.453	502.734	5.648	197.647	298.169	495 816	5.570	+ 1·4	16.944	16.710	Wien-Aspang Bahn
112.348	297.839	72 845	793.014	865.859	13.321	71.144	720.778	791 922	12.183	+ 9·3	39 963	36.549	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													b) Localbahnen
19.775	5.187	4.865	6.079	10.944	1.563	4.936	7.334	12.270	1.753	— 10·8	4.689	5.256	Auspitzer Localbahn
99.019	84.947	60.391	229.149	289.540	1.500	59.005	226.685	285.690	1.480	+ 1·4	4.500	4.440	Böhm. Commercialb.
107.086	26.965	149.702	108.142	257 844	8.318	156.506	109.208	265.714	8.571	— 3·0	24.954	25.713	Bozen-Meraner Bahn
9.331	14.326	3.665	13.547	17.212	1.076	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		3.228	. . .	Brandeis-Neratowitz
11.052	6.732	9.751	24.062	33.813	1.353	9.634	25.638	35 272	1.411	— 4·1	4.059	4.233	Deutschbrod-Humpoletz
8 852	4 186	5.460	12.511	17.971	719	5.910	16.912	22.822	913	— 21·3	2.157	2.739	Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . .	26.266	. . . .	28.313	28.313	2.359	. . . .	37.638	37.638	3.422	— 31·1	7.077	10.266	Königshof-B.-Koněprus
73.133	44.436	51.821	115.811	167.632	2.394	50.068	106.298	156.366	2.234	+ 7·2	7.182	6.702	Kremsthal-Bahn
57.747	12.053	11.727	10.964	22.691	7.564	8.358	17.246	25.604	8.535	— 11·4	22.692	25.605	Kuttenberger Localb.
11.425	2.156	9.452	5.335	14.787	778	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		2.334	. . .	Laibach-Oberlaibach
8.545	14.557	6.681	15.181	21.862	729	7.056	17.804	24.810	827	— 11·9	2 187	2.481	Localb. Melnik-Mšeno
5.439	2.373	1.721	3.630	5.351	357	2.080	4.134	6.214	414	— 13·8	1.071	1.242	Mšeno—Unter-Cetno
35.112	5.156	53.805	20.929	74.734	3.114	56.827	19.069	75.896	3.162	— 1·5	9 342	9.486	Mori-Arco-Riva a. G.
43 455	5.289	47.607	44.069	91.676	1.581	44.030	67 038	111.068	1.915	— 17·4	4.743	5.745	Mühlkreis-Bahn
43.427	23.309	15.303	35.143	50.446	6.306	14.731	34.159	48 890	6.111	+ 3·2	18.918	18.333	Neutitscheiner Localb.
23.473	3.693	11.381	12.462	23.843	954	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		2.862	. . .	Otrokowitz-Wisowitz
37.678	10.237	24.695	27.672	52.367	1.069	22.718	25.966	48.684	994	+ 7·6	3.207	2.982	Pielachthalbahn
10.888	7.618	6.500	16 800	23.300	1.553	6.724	19.466	26.190	1.746	— 11·1	4.659	5 238	Reichenau a/K.-Solnitz
10.918	2.752	6.688	8.022	14.710	588	7.449	7.289	14.738	590	— 0·3	1.764	1.770	Radkersburg-Luttenbg.
163.387	59.866	121.693	115.335	237.028	6.971	108.228	121.584	229.812	6 759	+ 3·1	20.913	20.277	Reichenberg-Gablonz-T.
17.843	17.997	10.551	28.622	39.173	1.031	10.133	27.935	38.068	1.002	+ 2·9	3 093	3.006	Saitz-Göding
26.593	17.577	17.695	24.206	41.901	1.676	19.920	16.493	36.413	1.456	+ 15·1	5.028	4.368	Salzburg-Lamprechtsh.
33.967	15.939	31.314	33.729	65.013	971	32.322	31.266	63.588	949	+ 2·3	2.913	2.847	Salzkammergut-Localb.
56.222	14.493	29.212	27.065	56.277	1.705	28.943	24.873	53.816	1 630	+ 4·6	5.115	4.890	Schneebergbahn
35 629	98.498	14.918	139.586	154.504	8.584	13.883	158 241	172.124	9.562	— 10·2	25.752	28.686	Stauding-Stramberger
38.390	15 991	25.690	37 690	63.380	1.321	26.450	42.719	69.169	1.441	— 8·3	3.963	4.323	Steyrthal-Bahn
3.981	9.880	1.614	12.010	13 624	1 946	1.478	14.113	15.591	2.227	— 12·6	5.838	6.681	Stramberg-Wernsdorf
8.399	30.972	1.387	32.759	34.146	3.415	1.374	128.364	129.738	12.974	— 73·7	10.245	38.922	Swoleňowes-Smečna

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April 1900	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April 1899	Im Monate April 1900 wurden befördert: Personen	Im Monate April 1900 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1900: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate April 1899: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende April 1900	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende April 1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	8.968	6.038	6.226	13.359	19.585	502	20.179	517	+ 2·9	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	10.566	6.269	4.987	11.734	16.721	341	16.869	344	+ 0·9	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	11.294	2.194	8.250	9.285	17.535	1.169	16.476	1.098	+ 6·4	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	491	2.083	154	6.025	6.179	772	7.154	894	— 13·6	8	8
Dampftramways.													
Brünner Strassenbahn	10	10	86.831	6.280	15.725	8.147	23.872	2.387	23.221	2.322	+ 2·8	10	10
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	7	122.563	3.003	19.116	3.433	22.549	2.255	20.799	2.971	— 24·1	10	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	233.177	321	62.551	1.290	63.841	1.520	60.560	1.442	+ 5·4	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	61.749	. . . .	14.476	. . . .	14.476	1.206	12.890	1.074	+ 12·3	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	121 477	. . . .	18.355	. . . .	18.355	2·622	18.612	2.659	— 1·4	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	137.536	. . . .	20 298	. . . .	20.298	3.383	19.604	3.267	+ 3·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	13.301	2.698	4.030	6.560	10.590	756	9.465	676	+ 11·8	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	17	85.827	62.111	17.166	39.348	56.514	2.261	39.758	2.339	— 3·3	25	17
Summe	19.072	18.278	12,944.375	8,215.240	12,352.393	34,796.281	47,148.674	2.472	44,244.837	2 421	+ 2·1	19.060	18.268
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	12.301	10	8.515	95	8.610	. . .	5.130	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn [1]	5·83	5.83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	. . .	120.662	. . . .	12.848	. . . .	12.848	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau	11·09	8·03	27.700	. . . .	5.540	. . . .	5.540	. . .	4 506	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	27.809	. . . .	4.109	. . . .	4.109	. . .	3.382	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·49	6·49	84.480	. . . .	9.289	. . . .	9.289	. . .	10.099	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	9·84	. . .	90.804	. . . .	16.397	. . . .	16.397	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	6.904	. . . .	1.544	. . . .	1.544	. . .	1.590	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	17·15	. . .	469.034	. . . .	70.100	. . . .	70.100	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	38.182	. . . .	10.072	. . . .	10.072	. . .	10.678	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn [1] (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	399.772	. . . .	43.040	. . . .	43.040	. . .	41.891	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	3·04	156.644	. . . .	26.513	. . . .	26.513	. . .	24.517	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·27	5·27	92.191	. . . .	14.011	. . . .	14.011	. . .	17.677	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahn	10·44	. . .	135.062	. . . .	13.820	. . . .	13.820	. . .	10.448	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn	15·30	12·29	902.983	. . . .	93.255	. . . .	93.255	. . .	67.185	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	79.987	. . . .	4.971	. . . .	4.971	. . .	4 606	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	161.341	. . . .	19.779	. . . .	19.779	. . .	19.468	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	3·32	132.980	. . . .	15.211	. . . .	15.211	. . .	9.057	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	9·93	9·93	116.174	44	14.407	48	15.455	. . .	13.834	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener elektrische Strassenb.	25·80	17·42	2,219.593	. . . .	317.466	. . . .	317.466	. . .	223.719	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	70.874	. . . .	11.670	. . . .	11.670	. . .	9.254	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·109	0·109	23.634	. . . .	978	. . . .	978	. . .	366	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·397	0·397	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0·199	0·199	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

[1] Im Monate April 1900 war der Betrieb noch eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende April 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Steiermärk. Landesb.:
29.734	35.615	20.776	76.065	96.841	2.483	19.552	56 917	76.469	1.961	+ 26·6	7.449	5.883	Cilli-Wöllan
35.557	26 589	18.036	47.901	65.937	1.346	16.488	46.679	63.167	1.289	+ 4·4	4.038	3.867	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
28.849	8.573	20.434	37.202	57.636	3.842	26.948	29.206	56.154	3.743	+ 2·7	11.526	11.229	Ueberetscherbahn
491	6.271	154	18.637	18.791	2.349	172	19.568	19.740	2.468	— 4·8	7.047	7.404	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
281.791	29.441	50.811	38.239	89.050	8.905	49.206	39.171	88.377	8.838	+ 0·8	26.715	26.514	Brünner Strassenbahn
452.112	10.325	71.324	11.737	83.061	8.306	66.027	11.350	77.377	11.054	— 24·9	24.918	33.162	Brünner Localeisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
838.760	1.506	213.514	5.389	218.903	5 212	206.724	5.622	212.346	5.056	+ 3·1	15.636	15.168	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
186.582	. . . . .	46.809	. . . . .	46.809	3.901	43.818	. . . . .	43.818	3.652	+ 6·8	11.703	10.956	Innsbruck-Hall i. T.
427.646	. . . . .	59.770	. . . . .	59.770	8.538	66.232	. . . . .	66.232	9.462	— 9·8	25.614	28.386	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
463.119	. . . . .	66.955	. . . . .	66.955	11.159	67.502	. . . . .	67.502	11.250	— 0·8	33.477	33.750	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
34.232	14.791	9.831	21.900	31.731	2.266	8.340	21.899	30.239	2.160	+ 4·9	6.798	6.480	Salzburger Eisenb. u. Tr.
300.061	146.048	59.929	81.365	141.294	5.652	47.182	59.166	106.348	6.256	— 9·7	16.956	18.768	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
41,849.039	29,561.637	39,731.083	130,750.718	170,481.801	8.944	38,960.582	131,883.524	170,844.106	9.352	— 4·4	26.832	28.056	**Summe**
Zahnradbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
16.921	15	11.417	151	11.568	. . .	9.294	214	9.508	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betrieb													
432.784	. . . . .	46.572	. . . . .	46.572	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
35.864	. . . . .	7.173	. . . . .	7.173	. . .	4.506	. . . . .	4.506	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
92.881	. . . . .	14.787	. . . . .	14.787	. . .	13.803	. . . . .	13.803	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
284.405	. . . . .	31.031	. . . . .	31.031	. . .	33.721	. . . . .	33.721	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. E.
193.178	. . . . .	38.195	. . . . .	38.195	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-B.
22.884	. . . . .	5.155	. . . . .	5.155	. . .	5.058	. . . . .	5.058	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
1,651.614	. . . . .	251.293	. . . . .	251.293	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
97.426	. . . . .	24.822	. . . . .	24 822	. . .	29.822	. . . . .	29.822	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
1,406.565	. . . . .	150.544	. . . . .	150.544	. . .	146.855	. . . . .	146.855	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
501.983	. . . . .	79.835	. . . . .	79.835	. . .	71.565	. . . . .	71.565	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
330.439	. . . . .	51.312	. . . . .	51.312	. . .	17.677	. . . . .	17.677	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
451.336	. . . . .	45.439	. . . . .	45.439	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
3,008.142	. . . . .	314.336	. . . . .	314.336	. . .	242.726	. . . . .	242.726	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
260.909	. . . . .	16.683	. . . . .	16.683	. . .	16.430	. . . . .	16.430	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
617.906	. . . . .	74.060	. . . . .	74.060	. . .	71.650	. . . . .	71.650	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
473.564	. . . . .	53.799	. . . . .	53.799	. . .	31.282	. . . . .	31.282	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
445.956	128	56.988	143	57.131	. . .	52.330	148	52.478	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
7,882.350	. . . . .	1,118.007	. . . . .	1,118.007	. . .	764.784	. . . . .	764.784	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb
235.626	. . . . .	39.126	. . . . .	39.126	. . .	29.083	. . . . .	29.083	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
41.601	. . . . .	1.657	. . . . .	1.657	. . .	1.270	. . . . .	1.270	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Kolomeaer Localbahnen. Die Mehreinnahme resultirt zur Gänze aus dem Güterverkehre und erklärt sich durch die niedere Vergleichsziffer aus dem Vorjahre. Im April 1899 wurden nämlich rund K 3300 Einnahmenrückersätze geleistet, wodurch sich die Einnahmen im Güterverkehre von K 6500 auf K 3200 verminderten.

Localbahn Lemberg- (Kleparów-) Janów. Infolge der im April 1900 vorherrschenden ungünstigen Witterungsverhältnisse hat sich im Personenverkehre eine Verkehrsabnahme von 2165 Personen und einer Mindereinnahme von K 1070 ergeben. Im Güterverkehre sind dagegen um 2237 t, meist Getreide, Holz und Bruchsteine, mehr verfrachtet und hiefür um K 3825 mehr vereinnahmt worden.

Localbahn Lupków-Cisna. Im Personenverkehre wurde eine Mehreinnahme von K 236 (+ 316 Reisende) und im Güterverkehre eine solche von K 1157 (+ 368 t) erzielt. Mehrverfrachtet wurde hauptsächlich Bauholz.

Mährische Westbahn. Im Personenverkehre wurden infolge der stärkeren Arbeitertransporte um 2795 Reisende mehr befördert und um K 622 mehr vereinnahmt. Im Güterverkehre wurden im April 1899 aus der Cartellabrechnung rund K 55.600 in Empfang gestellt. Wird diese Summe ausgeschieden, so ergibt sich eine Mindereinnahme von rund K 1600. Dass trotz der Mehrbeförderung von 132 t eine kleinere Einnahme als im Berichtsmonate resultirt, erklärt sich aus der grösseren Verfrachtung von Schotter und der geringeren Beförderung anderer höher tarifirender Artikel.

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad. Das Plus vertheilt sich aus dem Personenverkehre mit Kronen 3828 (+ 2889 Reisenden) und aus dem Güterverkehre mit K 3984 t (+ 1267 t). Die Mehrfrequenz im Personenverkehre ist den günstigen Witterungsverhältnissen zu den Osterfeiertagen zuzuschreiben. Die Verkehrszunahme im Güterverkehre provenirt aus der zunehmenden Instradirung der Transporte über diese Linie.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. Im Personenverkehre wurden um 391 Reisende mehr gefahren und um K 1007 mehr vereinnahmt und im Güterverkehre um 271 t mehr befördert und eine um K 209 höhere Einnahme erzielt. Trotz dieser Steigerung resultirt per Kilometer eine geringere Einnahme, weil sich die Länge der Bahn durch den Zuwachs der Strecke Prachatitz—Wallern von 28 km auf 56 km erhöht hat.

Die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen in der viermonatlichen Betriebsperiode 1900 sind auf Grund der definitiven Abrechnung des Monates Jänner 1900 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die im Monate April 1900 resultirende Mindereinnahme gegen den gleichen Monat des Vorjahres erscheint durch den infolge Hochwassers bedeutend schwächeren Kohlenverkehr zur Elbe begründet.

Die Totaleinnahmen der viermonatlichen Betriebsperiode 1900 enthalten einen Nachtrag aus der definitiven Abrechnung des Monates Jänner 1900 per K 13.434.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate April 1900 erzielte Mehreinnahme resultirt aus der Steigerung des Verkehres im Allgemeinen, besonders im Kohlenverkehre.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1900 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 8651, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 18.251, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 9600, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 4941, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 53.341, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 48.400 ergeben.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A, sowie die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultiren aus dem Verkehre von Kohle.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1900 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 46.152 Personen und des Erträgnisses um K 73. 69.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 57.875 t und des Erträgnisses um K 779.695.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei Getreide aller Art	um	13.484 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	4.664 t
„ Zucker, roh	„	1.122 t
„ Erzen und Schlacken	„	6.357 t
„ Eisen und Stahl	„	322 t
„ Kohlen	„	91.667 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen:

bei Zucker, raffinirt	um	1.871 t
„ Holz aller Art	„	2.246 t
„ Steinen aller Art	„	17.165 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 1922 Personen ab und das Erträgniss um K 4428 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 5198 t und des Erträgnisses um K 1432 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei Mehl und Mahlproducten	um	334 t
„ Zucker, roh	„	1.067 t
„ Holz aller Art	„	596 t
„ Erzen und Schlacken	„	296 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren:

bei Getreide aller Art	um	110 t
„ Steinen aller Art	„	2.912 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 3346 Personen zu und das Erträgniss um K 1928 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 575 t und des Erträgnisses um K 2225 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Holz aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche zum Monate April 1899 im Personenverkehre eine Ab-

nahme um 953 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 325, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 2766 t und des Erträgnisses um K 3035. Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, Zucker, roh, sowie Holz aller Art eine Mehrverfrachtung zu verzeichnen.

Was endlich die Localbahn Auspitz betrifft, so resultirt im April 1900 gegenüber dem April 1899 im Personenverkehre eine Zunahme um 1088 Personen und des Erträgnisses um K 165, ferner im Güterverkehre eine Abnahme des Frachtquantums um 1411 t und des Erträgnisses um K 1102.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate April 1900 erzielte Mehreinnahme resultirt hauptsächlich aus der Mehrbeförderung von Kohle und Erzen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1900 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro April 1900, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	+ 30.281 Personen	— K	16.006
Ergänzungsnetz . . .	+ 27.464 „	+ „	12.419
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 6.668 „	— „	11.305

Die erhebliche Frequenzzunahme auf allen Netzen hat ihren Grund in dem besonders lebhaften, vom besten Wetter begünstigten Osterverkehre. Wenn trotzdem die Einnahmen auf dem garantirten Netze und auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn hinter jenen des Vorjahres zurückgeblieben sind, so lässt sich dies nur auf die geringere Benützung langer Strecken zurückführen.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro April 1900, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz .	+ 18.034 t	+ K 80.833
„ „	Ergänzungsnetz .	+ 16 104 t	— „ 68.513
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	+ 18.133 t	+ „ 62.017

Der stärkere Verkehr und die Mehreinnahmen auf der garantirten Linie, sowie auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sind zumeist dem nach Beendigung des Strikes erheblich gesteigerten Kohlenverkehre zuzuschreiben.

Auf dem Ergänzungsnetze ist die Mindereinnahme in dem durch Hochwasser gestört gewesenen Elbe-Umschlagsverkehre gelegen.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate April 1900 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres eine Zunahme um K 281.335 erfahren. An dieser Erhöhung participirt der Personenverkehr mit K 194.873, der Frachtenverkehr mit K 86.462,

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist eine Mindereinnahme von K 681 aus, welche durch den Rückgang beider Verkehrszweige verursacht wurde.

Die Linie Spielfeld—Radkersburg hat um K 1271 mehr vereinnahmt, welche Steigerung sowohl durch den regeren Personenverkehr, als auch durch die Zunahme des Frachtenverkehres hervorgerufen wurde.

Die Localbahn Mödling-Brühl lieferte ein Mindererträgniss von K 165.

Von den Pachtbahnen erzielten eine Mehreinnahme vorzugsweise infolge des stärkeren Frachtenverkehres die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn von K 39.062, Leoben-Vordernberger Bahn von K 19.526, Graz-Köflacher Bahn von K 21.322 und die Localbahn Radkersburg-Luttenberg von K 113, wogegen ein Rückgang der Einnahmen wegen des geringeren Personen- und Frachtenverkehres bei der Localbahn Cilli-Wöllan von K 594 eintrat.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Gegenstandsmonate wurden um 1192 Personen mehr befördert, jedoch eine Mindereinnahme von K 1304 erzielt.

Der Güterverkehr weist bei einer Minderverfrachtung von 4245 t eine Mehreinnahme von K 4443 aus. Es verbleiben somit im Gesammten noch K 3135 an Mehreinnahmen. Dieses Ergebniss ist auf die geringere Kohlenverfrachtung zurückzuführen, welcher eine namhafte Steigerung bezüglich höher tarifirter Güter gegenübersteht.

Die Vergleichung der abgelaufenen Monate mit dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres ergibt im Personenverkehre einen Einnahmenausfall von Kronen 19.366, im Güterverkehre eine Steigerung von K 26.284, somit im Gesammten K 6918 Mehreinnahmen verbleiben.

Schneebergbahn. (Adhäsionsstrecke.) Im Monate April 1900 wurden um 4497 Personen mehr befördert, jedoch um K 130 weniger vereinnahmt. Der Güterverkehr weist bei einer Mehrverfrachtung von 1435 t eine Mehreinnahme von K 2181 aus, demnach verbleiben im Gesammten K 2051 an Mehreinnahmen.

Herstellung der Verkehrscontinuität zwischen Petersburg und Wladiwostok via Sibirien.

Der Baikalsee theilt die Hauptlinie des transsibirischen Eisenbahnnetzes in zwei Theile, dessen östliche Linien das transbaikalische Netz benannt werden. Von diesen sind im Bereiche der vom östlichen Seeufer ausgehenden, somit westlichen Section der Transbaikalbahn, erstlich die vom Seehafen Myssowskoja (gegenüber dem am Westufer gelegenen, durch Schienen mit der dermaligen Endstation Irkutsk bereits verbundenen Seehafen Listwenitschaja) ausgehende, über Tschita bis Strjetensk am Nebenflusse Schilka des Hauptstromes Amur führende Theilstrecke, zweitens die gleichfalls als Sackbahn endigende Ussuri-Bahn, d. i. die Linie Wladiwostok—Chabarowska, bereits im Betriebe.

Nachdem der Ausbau des die Theilstrecken Baikalsee—Strjetensk und Chabarowska—Wladiwostok verbindenden Mittelgliedes Strjetensk—Chabarowska theils infolge der mit China abgeschlossenen Convention (die Fortsetzung der transsibirischen Bahn auf mandschurisch-chinesischem Gebiete betreffend), theils wegen der noch offenen Frage des ganz hervorragenden technischen Schwierigkeiten begegnenden Ausbaues der über unwirthbare Gefilde führenden Baikal-Ringbahn überhaupt noch in Frage gestellt, zum Mindesten aber in die Ferne gerückt ist, wurde im Interesse ungesäumter Herstellung

der Continuität des Verkehres zwischen dem internationalen europäischen Eisenbahnnetze und dem Stillen Ocean bei Wladiwostok die Nutzbarmachung von Wasserstrassen als Ergänzung des heute noch an zwei Stellen unterbrochenen Eisenbahnnetzes beschlossen.

Dieser Combination zufolge wird a) die als Sackbahn am Baikalsee endigende combinirte Hauptlinie Petersburg—Irkutsk—Hafen Listowenitschaja und die Theilstrecke Hafen Missowskaja—Strjetensk durch ein den Baikalsee übersetzendes Dampftraject verbunden; b) zwischen den Endstationen Strjetensk und Chabarowska im Bereiche des Nebenflusses Schilka des Amur und weiterhin eine Dampferverbindung hergestellt, so zwar, dass auf der combinirten, insgesammt 9558 Werst langen Route Petersburg — Irkutsk — Listwenitschaja — Baikaltraject — Missowskaja — Strjetensk — Schilka- und Amurfluss—Chabarowska—Wladiwostok die Dauer der Reisetour 24—26 Tage betragen wird.

Die Eröffnung dieses Verkehres soll womöglich noch im Laufe des diesjährigen Sommers stattfinden; derselbe ist jedoch insofern als provisorisch zu bezeichnen, als nach Ausbau der russischen Hauptlinie auf mandschurischem Gebiete die Verkehrscontinuität ab Petersburg bis Wladiwostok ausschliesslich auf Schienenwegen hergestellt werden wird. Die vorbeschriebene combinirte Route wird theils für die Bewältigung des Binnenverkehres der nordöstlichen sibirischen Gebiete, insbesondere aber aus strategischen Gründen aufrecht erhalten bleiben, da selbe ausschliesslich nur auf russischem Gebiete führt und auch fernerhin als nächste Verbindung des Westens mit der oberhalb der japanischen Inselgruppe gelegenen Insel Sachalin — die „Verbannteninsel" genannt — dienen wird.

Dem bisher noch aufrechten Programme zufolge soll die Schienenverbindung zwischen den beiden transbaikalischen Sackbahnen Seeufer Strjetensk und der Ussuribahn Chabarowska-Wladiwostok gleichzeitig mit dem Ausbaue der Mandschurischen Eisenbahn erfolgen, nach deren Eröffnung die Reise von Petersburg über einen sodann ununterbrochenen Schienenstrang bis Wladiwostok bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 Kilometer per Stunde in 16 Tagen, nach Ausführung des verstärkten Oberbaues aber, mit welchem die Mandschurische Bahn sofort ausgestattet werden wird, bei erhöhter Fahrgeschwindigkeit und Verkürzung der Aufenthalte innerhalb 10—12 Tagen zurückgelegt werden wird. Von der Trasse der Mandschurischen Eisenbahn aus, d. i. der südöstlichen Fortsetzung der transsibirischen Eisenbahn auf chinesischem Gebiete, ist von deren zukünftiger Station Ninguta aus von der chinesischen Regierung eine Zweigbahn zum Anschlusse an ihr südliches Betriebsnetz und weiterhin mit Berührung Pekings bis zur Hafenstadt Tsientsin am Gelben Meere projectirt; ferner wird die russische Regierung im Sinne der mit China abgeschlossenen Convention die Mandschurische Bahn von weiter östlich gelegenen geeigneten Punkten aus durch Flügelbahnen sowohl mit dem auf 25 Jahre gepachteten Hafen Port Arthur in der Koreabucht, als auch mit dem Golf von Petschili verbinden.

Von der bis zum Westufer des Baikalsees führenden Trasse der mittelsibirischen Eisenbahn ausgehend, sind mehrere, sowohl commercielle als auch culturelle Zwecke zu fördern bestimmte Zweigbahnen in Aussicht genommen, deren wichtigste eine vom Getreideemporium Tscheljabinsk in südwestlicher Richtung bis zum Hafen von Noworussik am Schwarzen Meere und eine gleichfalls von Tscheljabinsk in nordwestlicher Richtung bis zum Hafen von Archangelsk am Weissen Meere führende Linie sein werden, welch beide besondere Bedeutung für den Export von Getreide besitzen. Hiebei ist hervorzuheben, dass Sibirien bei einer bis Ende 1898 6,000 000 Köpfe zählenden Einwohnerschaft 16,000.000 q Getreide erzeugt, eine Ziffer, die bei der raschen Zunahme des Ackerbaues innerhalb der verflossenen zwei Jahre sich bereits wesentlich erhöhte, so dass allein aus den Gebieten zwischen Irkutsk und Tscheljabinsk, ohne sanguinische Voraussetzungen, ungeachtet der auch stetigen Zunahme der Bevölkerung im Laufe der nächsten Jahre, ein Export von 8,000.000 q zu gewärtigen ist.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Raspenau-Weissbach. (Durchlass in km 4.935: Eisenconstruction.) Die von der Bauabtheilung der Firma H. Bachstein in Friedland vorgelegten Pläne für das Mauerwerk und die Eisenconstruction des offenen Durchlasses von 7·5 m Lichtweite in km 4·935 der Localbahn Raspenau-Weissbach wurden zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 21.539.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates April 1900.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen gibt mit Schluss des Monates April 1900 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. April 1900	verbleiben im Baue am 1. Mai 1900
A. Hauptbahnen:			
Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Werkstättenbahnhof Pilsen	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Stationserweiterung Kattowitz . . .	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Linie Pilsen—Furth:			
Stationserweiterung Stankau	—	—	—
Linie Krakau—Podwołoczyska:			
Umbau des Bahnhofes Lemberg . .	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Wien—Prag:			
Stationserweiterung Morawan	—	—	—
Linie Přelouč—Kalk-Podol:			
Erweiterungsbau der Station Heřmanměstec	—	—	—
Südbahn-Gesellschaft:			
Linie Kufstein—Ala:			
Zweites Geleise in der Strecke Grastein—Franzensfeste	7·1	7·1	7·1
Summe der Hauptbahnen . .	7·1	7·1	7·1

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. April 1900	Hievon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. Mai 1900
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	2·1	2·1
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa	66·5	66·5	66·5
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	2·0	2·0
Theilstrecke Buje—Parenzo	65·5	—	—
Freudenthal—Klein-Mohran	17·1	17·1	17·1
Douaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	129·1	—	—
Strecke Niemes—Gabel	—	13·7	13·7
„ Gabel—Pankraz	—	8·3	8·3
„ Pankraz—Kriesdorf	—	6·5	6·5
„ Kriesdorf—Neuland	—	2·5	2·5
„ Neuland—Karlswald	—	4·7	4·7
„ Karlswald—Johannesthal	—	5·9	5·9
„ Böhm.-Leipa—Reichstadt	—	7·1	7·1
„ Reichstadt-Niemes	—	6·2	6·2
Verbindungsbahn und Schleppbahn in Reichenberg	—	4·1	4·1
Cerčan-Modřan-Dobříš:			
Theilstrecke Eule—Skochowitz	13·7	13·7	13·7
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	79·6	79·6
Raudnitz-Hospozin	23·4	23·4	23·4
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	20·4	20·4	20·4
Stankau-Ronsperg	19·6	19·6	19·6
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Raspenau-Weissbach	6·4	6·4	6·4
Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf	10·6	10·6	10·6
Winterberg-Wallern	37·5	28·1	28·1
Mutenitz-Gaya	16·0	16·0	16·0
Gross-Siegharts—Raabs	11·2	11·2	11·2
Gmünd-Litschau	24·9	24·9	24·9
Abzweigung nach Heidenreichstein	11·5	11·5	11·5
Piła-Jaworzno	20·0	20·0	20·0
Krakau-Kocmyrzow:			
Abzweigung von Czyzyny nach Mogiła sammt Schleppbahn	5·1	5·1	5·1
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn Innsbruck-Igls	8·5	8·5	8·5
Lundenburg-Landesgrenze	10·1	10·1	10·1
Zillerthalbahn Jenbach-Mairhofen:			
Theilstrecke Jenbach—Fügen	10·6	10·6	10·6
Feuerwerksanstalt-Sollenau	8·6	8·6	8·6
Gablonzer elektrische Strassenbahnen	11·4	11·4	8·3
Triester elektrische Strassenbahnen	16·4	16·4	16·4
Prager elektrische Strassenbahnen:			
Strecke Prag-Smichow Schlachthof — elektrische Centrale	6·4	6·4	6·4
Wiener elektrische Strassenbahnen	5·7	3·3	5·7
Elektrische Kleinbahn Teplitz-Eichwald, Theilstrecke	0·7	0·7	0·7
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Kimpolung—Valeputna	18·9	—	18·9
Chlumetz-Königstadtl	13·2	—	13·2
Lambach-Haag	21·9	—	21·9
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	835·0	575·9	629·2

Es sind sonach durch den Baubeginn der Localbahn Lambach-Haag 21·9 km und Chlumetz-Königstadtl 13·2 km, dann 18·9 km durch den Baubeginn der Theilstrecke Kimpolung—Valeputna der Localbahn Kimpolung-Dorna watra und 2·4 durch den einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen, somit 56·4 km Local- und Kleinbahnen zugewachsen; dagegen 3·1 km durch die Eröffnung einer Linie der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates April 7·1 km Hauptbahnen und 629·2 km Local- und Kleinbahnen in Bauausführung. Des Ferneren wäre noch hervorzuheben: In der Strecke Triest—Buje der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo ist der Tunnel im Baue; auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn ist auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue; von der Localbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg sind die Strecken Settenz—Lobositz sammt Schleppbahn zur Elbe seit 16. December 1897, Lobositz—Leitmeritz seit 5. October 1898 und Leitmeritz—Böhmisch-Leipa, sowie die Verbindungsbahn Czalositz A.T.E.-Czernosek Oe.N.W.B. seit 29. December 1898 eröffnet und für die reconstruirte Strecke Böhmisch-Leipa—Reichstadt wurde vorläufig nur der provisorische Locomotivbetrieb gestattet und wird auch die bestehende Strecke Reichstadt—Niemes reconstruirt; von der Localbahn Winterberg-Wallern wurde die Theilstrecke Eleonorenhain—Wallern am 6. November 1899 eröffnet; die Theilstrecke Eule—Skochowitz der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobříš wurde am 1. Mai 1900 und die Localbahn Raspenau-Weissbach am 3. Mai 1900 eröffnet.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Auflassung des Schlafwagencourses Budapest—Ala und Einrichtung eines solchen Courses auf der Route Budapest—Kufstein [München].) Am 31. Mai wurde der Schlafwagencours Budapest—Ala aufgelassen und verkehren diese Schlafwagen ab 1. Juni auf der Route Budapest—Kufstein (München) über Pragerhof, Marburg, Franzensfeste und umgekehrt. Die Schlafwagenpreise ab 1. Juni für die Route Budapest—Kufstein, sowie ab 1. Juli für die Routen Budapest—Cormons und Budapest—Venedig oder umgekehrt sind mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 vom 19. Mai, Seite 1321) festgesetzt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.) An Staatsbeihilfen für Kleinbahnen sind nach Mittheilung der „Kleinb.-Ztg." endgiltig bewilligt: 1. der Fischhausener Kreisbahn-Actiengesellschaft zu Königsberg in Pr. für die Kleinbahn von Dellgienen nach Fischhausen als Betheiligung durch Uebernahme von Mk. 402.000 Actien; 2. dem Kreise Lübben behufs Entlastung in seinen Aufwendungen für die Kleinbahn von Lübben über Straupitz nach Cottbus mit Abzweigungen nach Jamlitz und nach Goyatz als Darlehen in Höhe von Mk. 200.000 zu 1·5 pCt. Zinsen und 1·5 pCt. jährlicher Tilgung, beginnend mit dem 1. April 1904, sowie mit verhältnissmässiger Theilnahme des Staates an dem dem Kreise zufliessenden Theile des Reingewinnes der Bahn, sofern und soweit er 3 pCt. des Anlagecapitals ohne Grunderwerb übersteigt; 3. der Rügenschen Kleinbahn-Actiengesellschaft zu Putbus als Betheiligung durch Uebernahme von Mk. 300.000 neuer Actien (Mk. 100.000 Prioritätsstammactien und Mk. 200.000 Stammactien); ferner 4. der Actiengesellschaft Steinhuder Meerbahn zu Wunstorf, und zwar eine weitere Beihilfe für die Kleinbahn von Wunstorf nach Uchte als Betheiligung durch Uebernahme von Mk. 100.000 neuer Actien.

Preussen. (Abtheil-Personenwagen IV. Classe auf den Staatsbahnen.) Da sich das Bedürfniss herausgestellt hat, für gewisse Verkehre, besonders in Bergbaubezirken, wo Arbeiter ohne Gepäck regelmässig kurze Strecken zurücklegen, Abtheil-Personenwagen für die IV. Classe zu verwenden, so sollen künftig auch solche Wagen neben den Durchgangswagen IV. Classe beschafft werden, soweit ein Bedürfniss hiefür nachgewiesen wird.

— (Pensionirung von Fahrkartenausgeberinnen.) In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eine Verfügung erlassen, wonach, soweit es sich bei den Fahrkartenausgeberinnen um Personen handelt, welche vor ihrer Anstellung, bezw. ihrer Uebernahme in das Beamtenverhältniss eine längere Reihe von Jahren als Gehilfinnen im Staatsdienste thätig gewesen sind, es billig erscheint, dass für sie, falls ihre Dienstunfähigkeit vor Zurücklegung einer pensionsberechtigenden Dienstzeit von zehn Jahren eintritt und die bestimmungsmässigen

Voraussetzungen zutreffen, auf Grund der Vorschrift in den §§ 7 und 8 des Pensionsgesetzes Allerhöchsten Ortes die Gewährung von Gnadenpensionen nachgesucht werde; auch werde für die Nichtanrechnung der Gehilfinnenzeit thunlichst ein Ausgleich durch Gewährung laufender Unterstützungen zu schaffen sein.

— (Kleinbahnen im Kreise Osthavelland.) Der Bau von drei normalspurigen Kleinbahnen im Kreise Osthavelland ist vom Kreistage beschlossen. Die eine soll von der Kreisstadt Nauen nach Velten führen; die zweite Bahnlinie ist geplant von Spandau nach Hennigsdorf und Bötzow; diese Eisenbahn wird auch den Bedürfnissen des Militärfiscus dienen, weil sie zur Beförderung der Pulvertransporte nach den grossen Kriegspulvermagazinen in Nieder-Neuendorf benützt werden soll. Das dritte beschlossene Eisenbahnunternehmen bezweckt eine bessere Verkehrsverbindung längs der Unterhavel zwischen Spandau und Potsdamm. Der Kreistag hat zu diesem Zwecke zunächst den Bau einer Eisenbahn von Spandau über Pichelsdorf, Weinmeisterhorn, Gatow nach Kladow beschlossen, gleichzeitig aber den Kreisausschuss beauftragt, die Weiterführung dieser Linie über Kladow hinaus nach Potsdam ungesäumt zu betreiben.

— (Förderung des Kleinbahnbaues.) Der Provinziallandtag der Provinz Sachsen hat, wie die „Deutsche Strassen- und Kleinbahnztg." berichtet, in seiner letzten Tagung den Provinzialausschuss ermächtigt, Kleinbahnunternehmungen innerhalb der Provinz zu unterstützen

a) durch unentgeltliche Einräumung von Provinzialchausseen und -Strassen mit Einschluss der Gräben, Sicherheitsstreifen, Materialienbanketts und der neben Provinzialchausseen und -Strassen liegenden, der Provinz gehörenden Grundstücke;
b) durch Gewährung von Darlehen gegen Verzinsung und Tilgung mit der Befugniss, Kreisen und anderen Corporationen gegenüber ausnahmsweise auf Verzinzung zeitweilig zu verzichten, sowie die Tilgungsfristen zu verlängern. Bei Gewährung von Darlehen an andere Unternehmer bedarf es der Sicherstellung;
c) durch Uebernahme von Actien bis zu einem Drittel des Anlagecapitals;
d) durch Uebernahme einer Bürgschaft für Verzinsung und Tilgung zusammen bis zu höchstens 4 pCt. oder auch unter Beschränkung auf eine bestimmte Reihe von Jahren für die Verzinsung allein bis zu höchstens 3·5 pCt., und zwar in beiden Fällen bis zur Hälfte des Anlagecapitals.

Nach ferneren Beschlüssen stehen dem Provinzialausschusse zur Förderung von Kleinbahnunternehmungen insgesammt Mk. 6,000.000 zur Verfügung.

Schiffahrt.

Schiffahrtsverbindung von der Donau zur Moldau. (Schiffahrtscanal und Schiffseisenbahn von Linz nach Hohenfurt.) Das k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 19. Mai 1900, Z. 16.724, dem Ingenieur Anton Waldvogel in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau eines Schiffahrtscanales und einer Schiffseisenbahn zur Verbindung der Donau bei Linz mit der Moldau bei Hohenfurt auf die Dauer eines Jahres ertheilt. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64, Pag. 1425.) Von der Donau bei Linz-Urfahr beginnend, soll eine kurze Canalstrecke im dortigen Donautieflande zum Eingang des sogenannten Haselgraben führen. Von hier aus schliesst eine doppelspurige Schiffseisenbahn an, welche das ganze Haselgrabenthal bis fast an sein Ende durchzieht. Am oberen Ende desselben in 700 m Höhe wird schon die Scheitelcanalhaltung erreicht, welche ohne Unterbrechung, 24·5 km lang, bis Hohenfurt an der Moldau führt, woselbst der Abstieg mittelst einer doppelspurigen Bahn zur Moldau erfolgt. Die ganze Anlage für den Schiffstransport von der Donau zur Moldau besteht also ausser dem kurzen Vorcanal im Donautiefland bei Linz nur in der Bahn für den Aufstieg zum Canal, in der Scheitelcanalhaltung selbst und in dem Abstieg zur Moldau und vice versa. Die Luftlinie von Linz (Donaubrücke) bis Hohenfurt (Moldaubrücke) beträgt 35·2 km, der Gesammtcanal und die Schiffsbahnanlage zusammen sind 37·5 km lang. Die Scheitelcanalhaltung durchbricht vom oberen Ende des Haselgrabenthales aus mittelst eines Tunnels die Wasserscheide zur Rodl und führt an den Lehnen des dortigen Hochterrains an Zwettl a. d. Rodl und Leonfelden vorbei, die mitteleuropäische Wasserscheide in geringer Tiefe durchbrechend, über Rading, Reifmaso, Kaltenbrunn nach Hohenfurt. Die Speisung des Canales geschieht von der Moldau aus durch eine 13 km lange Leitung. Der Betrieb soll auf dem ganzen Canal, sowie auf den Schiffsbahnen elektrisch sein, für welchen die Kataraktenstrecke der Moldau bei Teufelsmauer nächst Hohenfurt die Betriebskraft liefern würde. Die Leistung der Gesammtanlage entspricht einer Förderung von 30 Schiffen per Tag nach jeder Richtung.

Preussen. (Bezeichnung der Fahrstrasse auf der Oder.) Der Chef der Oderstrom-Bauverwaltung, Oberpräsident der Provinz Schlesien Fürst von Hatzfeld, Herzog von Trachenberg, hat unterm 10. März 1900 folgende Bekanntmachung, betreffend die Bezeichnung der Fahrstrasse auf der Oder, erlassen:

Ich bringe hiedurch zur Kenntniss der Schiffahrtstreibenden, dass die Bezeichnung der Fahrstrasse auf der Oder von Oderberg bis nach Nipperwiese vom Beginn der Schiffahrtsperiode im Jahre 1900 in Uebereinstimmung mit der Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in deutschen Küstengewässern, auf der Elbe und den märkischen Wasserstrassen erfolgt. Die an den Oderufern aufgestellten Landbaaken werden daher zukünftig für das rechte Ufer mit einem schwarzweissen, für das linke Ufer mit einem rothweissen Farbenanstrich versehen werden. Die zur Ergänzung dieser Fahrwasserbezeichnung dienenden Bober u. s. w. werden ebenfalls die hienach für die betreffenden Ufer gewählten Farben tragen. Die Unterscheidung der Landbaaken als Zugangs- oder Abgangsbaake erfolgt in der bisherigen Weise an den über Eck gestellten quadratischen Tafeln der Landbaaken.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Generalversammlung.) Am 27. März fand in Bozen unter dem Vorsitze des Verwaltungs-Präsidenten Sigismund Schwarz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Dr. Gottfried Freiherrn von Giovanelli die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee statt. Bei derselben waren zehn Actionäre erschienen, welche 1600 Actien mit 320 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Jahre 111.275 Personen mit einer Einnahme von K 151.446 (150.336) und 1645·5 t Güter mit einer Einnahme von K 81.650 (84 162) befördert. Das Reinerträgniss stellte sich auf K 105.165·08, bezw. inclusive des Vortrages auf K 107.884·06. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss dieselbe, dem Reservefonds K 5400, dem Amortisationsfonds K 3200 zuzuwenden, an die Prioritätsactien lit. A eine Dividende von 4 pCt., an die Prioritätsactien lit. B eine Dividende von 5 pCt., an die Stammactien eine Dividende von K 11 = $2^3/_4$ pCt. zur Vertheilung zu bringen und K 1756 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Franz Feltrinelli, Dr. S. Jenny und Arnold Schwarz, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt.

[E. M.-Z. 25.829.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 8. Mai bei der Firma:

„Localbahn Schwarzenau-Zwettl"

eingetragen, dass in der Generalversammlung der Actionäre vom 13. Juni 1899 die Erwerbung

a) der Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Locomotiveisenbahn von der Station Waidhofen a. d. Thaya der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 14. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 20, bildenden Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya über Thaya und Dobersberg nach Zlabings, und
b) der der Actiengesellschaft Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya gehörigen, mit der Concessionsurkunde vom 14. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 20, concessionirten Localbahn von einem Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Gmünd zwischen den Stationen Schwarzenau-Zwettl und Göpfritz nach Waidhofen a. d. Thaya

beschlossen und dieser Beschluss mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juli 1899, Z. 29.092 I, ohne Präjudiz für die Entschliessung in Betreff der fraglichen Concessionsertheilung, resp. Concessionsübertragung, sowie unter der Voraussetzung der noch zu erwirkenden Genehmigung der hienach erforderlichen Statutenänderungen genehmigt wurde.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900, hinsichtlich der Theilstrecke Winterberg—Eleonorenhain von dem Tage der Betriebseröffnung, hinsichtlich der Abänderung der Anhangspost Nr. 13 auf Seite 380 des Tarifheftes 2, Abschnitt A (Kundmachung vom 26. Mai 1900 im Verordnungs-Blatt Nr. 61 ex 1900), mit Giltigkeit vom 15. Juli 1900, sowie hinsichtlich anderweitiger Tariferhöhungen vom 15. August 1900 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag III zur Einführung.

Der Nachtrag III zu Heft 1 und 2 enthält diverse Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen. Von diesen Aenderungen sind insbesondere jene hinsichtlich der Tarifirung der Artikel Bier, Bäume, Bleiwaaren, Carroussels, Fässer, Fassreifen, Holztönnchen, sperrige Güter, Wein und Zucker hervorzuheben.

Von den Ergänzungen ist namentlich die Einführung von Ueberfuhrsgebühren in Linz und Olmütz zu erwähnen.

Der Nachtrag III zu Heft 3 enthält nebst diversen Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen:

1. Uebertragung der Localbahn Olmütz-Čellechowitz und der Mährischen Westbahn aus dem 2. Abschnitte in den I. Abschnitt.

2. Den neuen Tarif für die Localbahnen Strakonitz-Winterberg-Wallern und Wodňan-Prachatitz-Wallern unter Einbeziehung der Theilstrecke Winterberg—Eleonorenhain.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 40 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 9. Juni 1900. [585]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Herausgabe des Nachtrages IV zu der mit 1. Jänner 1899 erschienenen „Zusammenstellung von Frachtsätzen für Kohle, Kokes etc. von und nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen".

Am 1. Juli 1900 gelangt der Nachtrag IV zu der mit 1. Jänner 1899 erschienenen „Zusammenstellung von Frachtsätzen für Kohle, Kokes etc. von und nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen" zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Abgeänderte Frachtsätze nach den Localbahnen Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobříš, Rakonitz-Mlatz und abgeänderte, bezw. neue Frachtsätze nach den Localbahnen Strakonitz-Winterberg-Wallern und Wodňan-Prachatitz-Wallern.

2. Berichtigungen von Frachtsätzen, sowie des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Insoweit Erhöhungen von Frachtsätzen eintreten, treten die erhöhten Frachtsätze erst mit 1. August 1900 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Dienststellen zum Preise von 20 h per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 12. Juni 1900. [586]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zu den Artikeltarifen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 tritt der Nachtrag I zu den Artikeltarifen für Gütersendungen im Verkehre zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits und Russland andererseits vom 1. Jänner 1899 in Kraft.

Derselbe enthält einen neuen Artikeltarif 9 A für die Beförderung von Flachs und Hanf etc. von Szczakowa transit nach verschiedenen österreichischen Stationen.

Der Nachtrag ist durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 10 Hellern per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 9. Juni 1900. [587]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. Juli 1900 gelangen im Verkehre zwischen Friedrichshafen Stadtbahnhof einerseits, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Bludenz, Landeck und Innsbruck andererseits über Lindau directe, für Personenzüge giltige Fahrkarten I., II. und III. Classe für einfache Fahrt, sowie für Hin- und Rückfahrt, ferner directe Gepäckstaxen zur Einführung.

Vom gleichen Tage an werden die in den gleichen Relationen bestehenden, für alle Züge giltigen Fahrkarten aufgehoben.

Wien, am 9. Juni 1900. [588]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung eines Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Innsbruck.

Mit 1. Juni 1900 gelangte in Innsbruck in dem Gebäude Bahnhofplatz 3 für die Dauer der diesjährigen Saison, das ist voraussichtlich bis Ende September 1900, ein Bureau für Auskunftsertheilung und Fahrkartenausgabe zur Eröffnung.

Dasselbe hat zur Aufgabe:

1. Die mündliche, sowie schriftliche Ertheilung von Auskünften über Fahrpreise, Reisewege, Zugsanschlüsse, Verkehrsstörungen, Tarifangelegenheiten, Ausflüge, Unterkünfte und dergleichen, den Bahndienst und das Fremdenverkehrswesen betreffende Angelegenheiten.

2. Die Ausgabe von Fahrkarten der k. k. Staatsbahnen und der Südbahn nach grösseren Stationen des

In- und Auslandes, von 15- und 30tägigen Touren-Abonnements und sämmtlichen von der Firma Cook, bezw. der Schlafwagengesellschaft aufgelegten Reisebillets und Hotelcoupons.

Innsbruck, am 9. Juni 1900. [589]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Heft 1.

Einführung des Nachtrages V.

Mit dem 1. Juli 1900 tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag V in Kraft.

Der Nachtrag enthält unter Anderem: Ergänzung der besonderen Bestimmungen, theilweise ermässigte Frachtsätze für Bremerhaven und Gestemünde, Erweiterung des Classentarifes, sowie Erweiterung der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 5 (landwirthschaftliche Maschinen), 6 (Erze), 28 (Cement), 43 (Eier), 45 (Obst), neue Ausnahmefrachtsätze für Zinkstaub, sowie Berichtigungen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 10 Pfennig oder 12 Hellern zu haben.

Breslau, am 8. Juni 1900. [590]

Kgl. Eisenbahn-Direction
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Heft 2.

Holzausnahmetarif.

Mit dem 1. August 1900 tritt an Stelle des Norddeutschen Gütertarifes mit Galizien und der Bukowina, Heft 2, vom 1. Jänner 1898 ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze, sowie neu einbezogene Stationen.

Die Station Heinersdorf des Directionsbezirkes Breslau ist in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen.

Der neue Tarif enthält fünf Unterabtheilungen, und zwar: A. für Nutzholz, B. für Schwellen pp., C. für Stamm- (Rund-) Holz bis 6 m Länge über 30 cm Durchmesser zu Grubenzwecken, D. für Stempelhölzer über 6 m Länge zu Grubenzwecken und E. für Stamm- (Rund-) Hölzer über 6 m Länge bis 30 cm Durchmesser zu Grubenzwecken.

Abzüge des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 85 Pfennig oder 100 Hellern zu haben.

Breslau, am 9. Juni 1900. [591]

Kgl. Eisenbahn-Direction
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Lebensmittelsendungen in vollen Wagenladungen aus Italien (Sicilien).

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 64 vom 7. Juni 1900, sub fortl. Nummer 558 verlautbarten Kundmachung ist die Umladegebühr von Frcs. 1·20 auf **Frcs. 0·20** richtig zu stellen.

Wien, am 11. Juni 1900. [592]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrkarten und Gepäckstaxen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 gelangen directe Fahrkarten und Gepäckssätze für nachstehend verzeichnete Relationen zur Einführung:

Gossensass —Rosenheim
„ —Salzburg
„ —Nürnberg und
Brennerbad—München C.B.

Wien, am 9. Juni 1900. [593]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausserkraftsetzung, resp. Erhöhung von Kohlenfrachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1900 werden die in dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Anhange zum Localgütertarife unter Post 20 für Mineralkohle und Steinkohlencokes enthaltenen ermässigten Frachtsätze, und zwar:

von Dombrau nach Oderberg 46 Heller per 1000 kg
„ Dombrau „ Karwin . 48 „ „ „

ausser Kraft gesetzt und treten an deren Stelle nachstehende höhere Frachtsätze in Wirksamkeit:

von Dombrau nach Oderberg 60 Heller per 1000 kg
„ Dombrau „ Karwin . 52 „ „ „

Budapest, am 10. Juni 1900. [594]

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages 4.

Mit 1. Juli 1900 tritt zum Nordostdeutsch-Sächsischen Verbandstarife vom 15. August 1896 der Nachtrag 4 in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg und in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·20, resp. 24 Hellern erhältlich.

Wien, am 9. Juni 1900. [595]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

Die am 11. April l. J. in der Strecke Körmend—Csákány gemeldete Verkehrsstörung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42) wurde am 22. April l. J. behoben.

Ausland.

Bayerischer Vizinal- und Localbahn-Schnitt-Tarif vom 1. Jänner 1898. (Tarifänderung.) Am 1. Juni 1900 wurde die Haltestelle Bolzwang der Localbahn-Actiengesellschaft in München für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

Es kommt daher die im Nachtrag III zum vorbezeichneten Tarife auf Seite 13 für Bolzwang vorgesehene Dienstbeschränkung am 1. Juni 1900 in Wegfall.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1599	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Silberbarren und gemünztes Silber bei Beförderung als Eilgut	Rodenbach B.N.B. und St.E.G. Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	T r i e s t	a) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diese Artikel im Tarife, Theil I, enthaltenen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband (Heft 3)	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 2112 h b) 1854 h		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1600	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Aluminium	Lend Gastein	Bremen Hamburg Stettin	Die in Rubrik 10 unter a) angegebenen Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, jene unter b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Deutsch-Westösterr.-Ungar. Seehafen-Verband, Tarif-Theil II, vom 1. August 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. a) 653 h) 591 a) 646 h) 584 a) 539 b) 490	Bestehen keine directen Frachtsätze	Im Kartirungswege		Für die anderen deutschen Seehäfen kommen die betreffenden Anstösse und Abzüge für die Wagenladungsclassen A l, bezw. B der Tariftabellen A (Allgemeine Tarife) zur Anwendung
			Calcium-Carbid		Bremen Hamburg Stettin					a) 653 h) 534 a) 646 b) 527 a) 539 h) 423				
1601	**Südbahn-Gesellschaft**		Petroleum, raffinirtes	Budapest S.B.	Cormons transit	Die Sendungen müssen nach italienischen Stationen bestimmt und mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen. Der ermässigte Frachtsatz gelangt nur bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief zur Anwendung	vom 18. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	V e r s c h i e d e n	2·04 Francs incl. ungar. Transportsteuer	V e r s c h i e d e n	K a r t i r u n g			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1602	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Thoneisenstein (Banxit)	Ritzdorf a. d. Pack	Wien (Matzleinsdorf) Triest S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 18. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	126 100 Heller		Im Kartirungswege		
1603	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre	Schwaz-Kuttowitz	Baden-Frachtenbahnhof Brnck a. d. M. Cilli Graz Klagenfurt Laibach k.k.St.B. und S.B. Leoben k.k.St.B. und S.B. Liesing Marburg Mödling Unter-Drauburg Villach k.k.St.B. und S.B. Vöslau-Gainfarn	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 20. Juni 1900 bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	234 265 346 298 288 345 251 234 321 234 319 297 234 Heller incl. Mgb.		Im Kartirungswege		
1604	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt, der Pos. E—5 } der Güterclassification des Tarifes, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 } Theil I	Triest	Adamsthal St.E.G. Althütten k.k.St.B. Altkladno B.E.B. Annathal-Rotbau B E.B. Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G. Blansko St.E.G. Brünn K.F.N.B. und St.E.G. Bnbna St.E.G. Budweis k.k.St.B. Chodau B.E.B. Gross-Meseritsch St.E.G. Jinec-Čenkau k.k.St.B. Königgrätz Oe.N.W.B. Königsfeld St.E.G. Königshof k.k.St.B. Kladno B.E.B. Komotau B.E.B. Libšic St.E.G. Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G. Mähr.-Ostrau K.F.N.B. Pilsen k.k.St.B. Pilsen-Skodawerke k.k.St.B. Pilsenetz k.k.St.B. Prag k.k St.B., Oe.N.W.B. und St.E.G. Pürglitz k.k.St.B. Randnitz St.E.G. Reichenberg S.N.D.V.B. Saaz B.E.B. u. k.k.St.B. Schimitz St.E.G. Schlan k.k.St B. Schönbrnnn K.F.N.B. Smichow k.k.St.B. Teplitz A.T.E. Teplitz-Waldthor k.k.St B. Tischnowitz St.E.G. Vysočan B.N.B. Vysočan Oe.N.W.B. Zditz k.k.St.B.	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Transporte müssen zur See nach dem Auslande (ans dem Oesterr.-Ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Aufladen bezügl. Sendungen obliegt den Anfgebern	vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Adriat. Eisenbahnverband	Verschieden	232 227 261 280 290 232 232 232 190 277 270 219 289 242 224 254 266 249 232 270 222 222·6 219 232 232 272 318 249 232 241 268 232 263 263 259 232 232 224 Heller incl. Mgb.		Verschieden	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	

1	Fortlaufende Nummer	1605	1606
2	Die Publication erfolgt von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen
3	und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Pflüge, eiserne und Ackergeräthe	Cement (hydraulischer Kalk) der Pos. C--6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Randnitz Station der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Lábatlan b) Lédecz
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Paris-Donane Station der Französischen Ostbahnen	Brody Buczacz Czernowitz Czortkow Dembica Drohobycz Gródek Hadikfalva Jaroslau Kolomea Kopyczyńce Krakau Lemberg Lemberg-Podzamcze Żubaczów Medyka Monasterzyska Podgórze-Bonarka Podgórze-Płaszów Posada-Chyrowska Potutory Przemysl Przeworsk Rawa ruska Rozwadów Rzeszów Sanok Stanislau Stryj Swoszowice Tarnopol Tarnów Ustrzyki Zaleszczyki Zborów Złoczów Żurawica
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Bei Aufgabe im Mengen unter 5000 kg; b) hei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Die Ahfertigung der Sendungen erfolgt auf Grnnd der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung A und den Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenhahnverhandes	Aufgabe als Frachtgnt, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu hesorgen
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Juli 1900 bis anf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1900	his anf Weiteres, längstens bis Ende December 1900
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung		Localtarif
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es hesteht kein solcher	Directe Frachtsätze bestehen nicht
10	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 121·70 Francs Gold per 1000 kg b) 83·10 „ „ „ 1000 kg	Heller a) b) 216 185 211 209 219 217 219 217 205 118 183 167 202 159 223 231 196 139 204 202 226 223 158 82 194 165 196 167 205 149 191 149 206 204 159 84 170 94 178 153 203 191 187 147 198 137 216 157 216 139 198 129 160 143 192 190 174 168 181 94 236 193 199 112 169 151 259 257 216 185 212 181 189 145
11	per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14	Besondere Bemerknngen		

Fortlaufende Nummer	1607	1608	1609
	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt von der und im Namen der			
betheiligten Verwaltungen			
Für Artikel	Fleischwaaren, welche in Mengen von 10—30 kg als Schnellzugsgut zur Aufgabe gelangen	Rübenschnitze / Zuckerrüben	Kohlen, mineralische
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien I K.E.B. (Westbhf.)	Leipnik: Czernotin-Keltsch, Milotitz, Hustopetsch; Chropin, Stauding	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Nürnberg Centralhahnhof	Leipnik: Czernotin-Keltsch, Milotitz, Hustopetsch; Czernotin-Keltsch	Vnlka-Pordány
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 20. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr via Sillein-Pressburg, via Lundenburg-Marchegg, bezw. Lundenburg-Wien vom 1. September 1897 nebst Nachträgen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: 24, 28, 31	1300 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) — Heller: 24, 25, 26
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	für Sendungen im Gewichte bis 10 kg: Beförderungsgebühr in Mark 2·50; von 11 „ 15 „ 2·60; „ 16 „ 20 „ 2·90; „ 21 „ 25 „ 3·60; „ 26 „ 30 „ 4·30	Heller: 19, 24, 27	1244 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) — Heller: 16, 21, 24; 20, 21
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Heller: 5, 4, 4	56 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) — Heller: 5, 4, 5; 5, 5
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1610	1611	1612
	Buschtěhrader Eisenbahn	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Baumwollwaaren, gemeine, bedruckte, aus der Pos. B–7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr.-ungar. und bosnisch-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jäuner 1898, und zwar: I. unverpackt oder blos in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballagen sind, ohne Garantie gegen Beschmutzung; II. verpackt	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Braunkohle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Königsberg-Maria Kulm	Prachatitz	Várpalota
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow), Prag (Staatsbahnhof)	Schönpriesen-Umschlag / Aussig-Landungsplatz / Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Wien St.E.G. / Simmering St.E.G. / Grammat-Neusiedl / Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
in der Zeit und gilt	bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden		
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	II. a) 254 Heller b) 205 Heller I. a) 213 Heller b) 146 Heller	89 Pfennige *) / 99 Pfennige / 94 Pfennige *)	Heller: 77 / 75 / 73 / 102 / 102 / 108 / 31
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag, für Langholz im Verkehre mit Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag beträgt die Schleppbahngebühr 6 Pfennige für 100 kg	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
49	Nr. 146 vom 23. December 1899	3231	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Domhrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Domhrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Vulka-Pordány	30. Juni 1900	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 101 vom 31. August 1899	1860	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Nicht näher bezeichnet	Spiritus	Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz loco und transit (letzteres für Sendungen nach Biala), Junghunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, Mähr.-Ostrau, Olmütz (K.F.N.B.), Pardubitz, Prag, Raitz, Schönbrunn, Smichow, Smititz, Troppau, Wesely-Mezimosti, Wien und Zaucbtel transit (für Sendungen nach Schönau)	In der Rubrik 14 der nebenstehend bezeichneten Verlautbarung ist folgende besondere Bemerkung nachzutragen: „Rücksichtlich des Transportes auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen wird die unter V, fortl. Nr. 1864 kundgemachte Tarifermässigung, u. z. im vorliegenden Falle unter Anwendung der vorstehend in Rubrik 6 enthaltenen speciellen Bedingung hinsichtlich des Nachweises über die Weiterbeförderung berechnet“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. **Wien, 16. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate April 1900. — Betriebsergebnisse der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate April 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn niederer Ordnung von Himberg nach Tulln.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Milan Bugarsky in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn niederer Ordnung von der Station Himberg der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft über Hennersdorf, Siebenhirten, Liesing, Breitenfurth, Pressbaum, Elsbach und Ried bis zur Station Tulln der Linie Wien—Gmünd der k. k. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. Mai 1900. Z. 22.592/2.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 2. Juni 1900, Z. 1948/B, an alle gemeinsamen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen,*) sowie an die Dampftramway-Unternehmungen, mit welchem die genaue Einhaltung der „Sicherheitsvorschriften für das Bahnpersonale“ und die strenge Ausübung der Bahnaufsicht eingeschärft wird.

Die in letzter Zeit sich in auffallender Weise mehrenden Anzeigen über Verunglückung von Personen durch Ueberfahren auf offener Bahnstrecke, und zwar sowohl von Bahnorganen in und ausser Dienst, wie auch von fremden Personen, lassen erkennen, dass einerseits die Bediensteten bei Ausübung ihres Dienstes (durch Verweilen zwischen den Geleisen oder zu nahe denselben, durch verspätetes Entfernen der aus Vergessenheit stehen gelassenen Handsignalscheiben etc.) die „Sicherheitsvorschriften für das Bahnpersonale“ ausseracht lassen und andererseits, dass die Bahnaufsicht seitens der betreffenden Bahnorgane nicht mit der nöthigen Strenge gehandhabt wird, wie dies übrigens auch seitens der h. a. Functionäre gelegentlich der Inspectionsreisen wiederholt festgestellt wurde.

Die . . . . . wird daher eingeladen, dem gesammten Dienstpersonale die einschlägigen Bestimmungen in Erinnerung zu bringen und hiebei namentlich darauf hinzuweisen, dass das Betreten der Bahnanlagen in der currenten Strecke und in den Stationen — abgesehen von den hiefür ausdrücklich vorgesehenen Stellen — nicht nur fremden Personen, sondern auch den Angehörigen der Bahnbediensteten und den nicht im Dienste stehenden Bahnorganen unbedingt untersagt ist.

Insoferne in Stationen das Ueberschreiten der Geleise durch Bedienstete und deren Angehörige zufolge der Localverhältnisse (Situirung von Werkstätten, Locomotivremisen, Wohngebäuden u. s. w.) unvermeidlich erscheint, ist dies auf einzelne, besonders zu überwachende Stellen zu beschränken.

Die Bahnaufsichtsorgane sind zur unnachsichtlichen Handhabung der diesfälligen Vorschriften zu verhalten.

Der k. k. General-Inspector:
Gerstel m. p.

*) Ein analoger Erlass wurde an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen: 1900				1899		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.828·6	7.828·6	2,776.300	1,928.500	3,768 700	9,917.100	13,685.800	1.748	13,491.846	1.723	+ 1·5	7.828·6	7.828
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	239.503	180.424	310 448	889.984	1,200.432	1.705	1,163.814	1.653	+ 3·1	704·1	704
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	57.863	30.994	35.091	97.517	132.608	1.106	121.842	1.016	+ 8·9	119·9	119
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	139.735	237.892	147.199	802.686	949.885	2.483	897.122	2.345	+ 5·9	382·6	382
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.444	54.271	5.607	84.996	90.603	1.340	79 808	1.181	+ 13·5	67·6	67
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	29.300	27.800	15.200	70.500	85.700	1.258	84.576	1.242	+ 1·3	68·1	68
Hauptbahnen zusammen	9.170·9	9.170·9	3,249.145	1,859.881	4,282 245	11,862.783	16,145 028	1.760	15 839.008	1.727	+ 1·9	9.170·9	9.170
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	80.600	39.300	70.400	143.320	213.720	547	224.600	575	− 4·9	390·5	390
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B.	79·7	58·3	3.999	21.213	3.650	22.030	25.680	335	24 511	420	− 20·2	79·7	58
Budapester Localbahnen	46·6	46·6	291.105	10.654	67.460	7 937	75.397	1.618	75.650	1 623	− 0·3	46·6	46
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	. . . .	58 342	. . . .	12.064	. . . .	12.064	1.387	. . . .	. . .	. . .	8·7	. .
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8·0	8·0	130.893	1.041	20.268	508	20.746	2.593	21 360	2 670	− 2·9	8·0	8
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5.143	3.051	6.690	9.070	15.760	351	15 032	335	+ 4·8	44·9	44
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	2.323	1.509	556	1.589	2.145	631	1.352	398	+ 59·0	3·4	3
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	3.941	1.265	3.098	3.765	6.863	708	5.555	573	+ 23·7	9·7	9
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	15.868	10.501	3.985	24.620	28.605	493	29.838	514	− 4·1	58·0	58
Nagy-Károly—Somkuter L.B.	84·6	84·6	5.581	2.001	3.731	8.556	12.287	145	22.818	270	− 46·3	84·6	84
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	7.591	466	3.651	2.607	6.258	125	9.460	189	− 33·9	50·0	50
Szamosthal-Bahn	253·6	253·6	37.163	3 141	49.859	64.254	114.113	450	112 000	450	. . .	253·6	253
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5
Torontaler Localbahnen	348·5	348·5	40.995	13.069	37.008	55.141	92.149	264	137.555	395	− 32·2	348·5	348
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.100	8.859	4.685	19.312	23.997	559	23 500	548	+ 2·0	42·9	42
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	64·0	. . . .	2.770	543	1.129	1.345	2.474	39	. . . .	. . .	. . .	64·0	. .
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	397	389	240	700	940	45	1.220	58	− 22·4	21·1	21
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27 3	16.092	1.246	6 293	2.695	8.988	329	7.546	276	+ 19·2	27·3	27
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	8.830	13.832	8.703	34.235	42.938	349	53.460	434	− 19·6	123·2	123
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	8.840	8.087	4.475	2.678	7.153	411	7.093	408	+ 0 7	17·4	17
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	10.094	3.246	4.637	6.777	11.414	105	15.631	143	− 26·6	109·2	109
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	27·5	11.594	3.945	8.624	14.159	22.783	323	8.502	309	+ 4·5	70·5	27
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.288	9.730	2.180	32.796	34.976	1 060	36.256	1.099	− 3·6	33·0	33
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	3.008	3.266	956	1.905	2.861	333	3.432	399	− 16·6	8·6	8
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.212	1.298	2.356	2.037	4.393	346	4.814	379	− 8·7	12·7	12
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	.
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	7.187	6.402	3.635	8.503	12.138	867	12.210	872	− 0·6	14·0	14
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	2.051	1.546	931	1.460	2.391	217	2.726	248	− 12·5	11·0	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.021	1.377	809	1.476	2.285	246	1.884	203	+ 21·2	9·3	
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·2	. . . .	7.762	492	3.280	1.180	4.460	210	. . . .	. . .	. . .	21·2	. .
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·4	. . . .	3.808	2.834	3.877	6.224	10.101	129	. . . .	. . .	. . .	78·4	. .

Eisenbahnen im Monate März 1900.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1899 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1899 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1899 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1899 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1899 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
0,030.500	6,113 600	13,240.334	44,888.688	58,129.022	7.425	13,136.250	42,648.186	55,784.436	7.125	+ 4·2	22.275	21.375	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
763 177	798 290	994.014	3,654.594	4,648.608	6.602	1,004.024	3,489.964	4,493.988	6.383	+ 3·4	19·806	19.194	Südbahn-Gesellsch. (u. L..
202.296	166.949	118.290	454.776	573 066	4.780	122.784	401.744	524.528	4.375	+ 9 3	14.340	13.125	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
491.223	913.911	484.637	3,033.312	3,517.949	9.195	482 474	3,106.744	3,589.218	9.381	— 2·0	27.585	28 143	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
21 328	228 753	18.294	367.263	385.557	5.703	16.516	371.666	388.182	5.742	— 0·7	17.109	17.226	Mohács-Fünfkirchner Bahn
103.200	96 900	49.300	286.800	336.100	4.935	48 845	265.904	314.749	4.622	+ 6·8	14.805	13.866	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
1,611.724	8,318.403	14,904.869	52,685.433	67,590.302	7.370	14,810 893	50,384.208	65,095.101	7.098	+ 3·8	22.110	21.294	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
297.313	162.810	253.990	582.310	836.300	2.142	240.000	592.400	832.400	2.132	+ 0·5	6 426	6.396	Arader u. Csánader E.
13.240	72.021	12.386	88.824	101.210	1.270	8.70.	87.450	96.151	1.649	— 23·0	3.810	4.947	Belisče-Kapelna-Noskovci
1,030.611	28.322	226.654	26.142	252.796	5.425	231.708	24.256	255.964	5.493	— 1·2	16.275	16.479	Budapester Localbahnen
204.435	. . . .	42.704	. . . .	42.704	4.909	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	14.727	. . .	Budapest-Budafok
489.813	1.470	72.213	779	72.992	9.124	69.520	6.330	75.850	9.481	— 3·8	27.382	28.443	Budapest-Szt. Lörincz
19.269	10.510	24.131	37.287	61.418	1.368	21.148	33.430	54.578	1.216	+ 12·5	4.104	3.648	Eperjes-Bartfeld
7.605	10.569	1.712	9.548	11.260	3.312	1.700	7.025	8.725	2.566	+ 29·0	9.936	7.698	Holics-Gödinger Localbahn
13.192	5.076	9.878	14.811	24.689	2.545	8 548	11.670	20.218	2.085	+ 22·0	7 635	6.255	Keszthély—B.-Szt. György
57.589	54.928	14.070	116.732	130.802	2 255	13.323	113.463	126.786	2.168	+ 3·1	6.765	6.558	Marmaroser Salzb. A.-G.
21.397	9.343	13.399	43.372	56.771	671	13.496	74.402	87.898	1.039	— 35·4	2.013	3.117	Nagy-Károly—Somkut
26.195	4 446	12.886	15.522	28.408	568	12.398	16.518	28.916	758	— 1·7	1.704	1.734	Segesvár—Szent-Agota
122.235	53.990	161.733	259.844	421 577	1.662	156.886	253.034	409.920	1.616	+ 2·8	4.986	4.848	Számosthal-Bahn
. . . .	14.400	. . .	8.400	8.400	1.474	. . . .	8.400	8.400	1.474	. . .	4.422	4.422	Terret-Kovásznaer Bahn
179.283	52.436	143.024	203 789	346.813	995	154.314	284.482	438.796	1.260	— 21·0	2.985	3.780	Torontaler Localbahnen
29.600	33.219	18.161	73.209	91.170	2.125	16.764	73.490	90.254	2.104	+ 1·2	6.375	6.312	Ungthalbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
14.388	7.401	6.043	10.977	17.020	266	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	798	. . .	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
1.361	2.181	770	3.700	4 470	212	740	3.620	4.360	207	+ 2·4	636	621	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
55.352	4 086	21.648	8.5[illegible]3	30.211	1.107	21.096	6.368	27.464	1.006	+ 10·0	3.321	3.018	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
31.973	55.957	31.659	142.481	174.140	1 413	31.710	152.271	183 981	1.493	+ 5·7	4.239	4.479	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
31.919	23.252	16.271	12.641	28.912	1.662	15.509	10.145	25.654	1.474	+ 12·8	4.986	4.422	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
45.627	16.386	22.579	35.955	58.524	536	27.143	29.880	57 023	522	+ 2·7	1.608	1.566	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
38.187	13.845	28.394	48.413	76.807	1.089	13.852	18.304	32.156	1.169	— 6.8	3.267	3.507	Arvathalbahn
15.508	37.199	7.596	123.305	130.901	3.967	6.568	123.260	139.828	4.237	— 6·4	11.901	12.711	Gölnitzthal-Bahn
10.408	14.828	3.453	8.696	12.149	1.413	3.464	9.442	12.906	1.501	— 5·9	4.239	4.503	Késmark—Szepes-Bélá
13.580	4.609	7.510	7.408	14.918	1.175	8 510	7.692	16.202	1.276	— 7·9	3.525	3.828	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
24.606	27.229	12 424	34.199	46.623	3.330	12.314	36.284	48.598	3.471	— 4·1	9.990	10.413	Poprádthal-Bahn
7.367	7.654	3.012	7.153	10.165	924	3.352	8.726	12.078	1.098	— 15·8	2.772	3.294	Szepes-Béla—Podoliner B.
7.294	3 445	2.888	4.224	7.122	766	2.980	4.166	7.156	769	— 0·4	2.298	2.307	Szepes Olaszi-S. Varalja
27.936	2 510	11.372	5.778	17.150	809	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.427	. . .	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
15.809	9.303	14.805	22 666	37.471	478	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.434	. . .	Zsibó-Nagybánya . . . .

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April	
					1900				1899				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten		
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Torontaler Localbahnen.													
Temesvár-Modos	52·3	52·3	9.997	2.682	8.071	14.477	22.548	431	20 403	390	+ 10·5	52·3	52·
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	33.100	4.700	19.900	9 100	29.000	223	27.963	215	+ 3·7	129·9	129·
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	31.400	6.100	22.300	15.500	37.800	261	38.645	267	— 2·2	145·0	145·
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	58·4	58·4	7.900	2.500	4.500	5.200	9.700	166	9.150	157	+ 5·7	58·4	58·
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	30.300	4.100	19.700	11.600	31.300	288	30 294	279	+ 3·2	108·6	108·
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	15 700	2 000	8.000	3.900	11.900	144	12.073	146	— 1·4	82·7	82
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·2	8.300	2.300	4.900	4.100	9.000	102	8.430	95	+ 7·4	88·3	88·
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	131·9	31.900	4.500	23.600	18.200	41.800	235	34.997	265	— 11·3	177·8	131·
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	8.000	4.300	4.700	7.500	12.200	211	12.703	220	— 4·1	57·8	57·
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	34.900	15.200	24.100	43.900	68.000	650	75.068	718	— 9·5	104·6	104·
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	42.900	31.600	23.200	62.600	85.800	869	82.014	831	+ 4·6	98·7	98·
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	10.200	2.700	9.200	6.600	15.800	250	15.205	241	+ 3·7	63·2	63·
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.300	4.000	1.100	7.500	8.600	361	8.344	351	+ 2·8	23·8	23·
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.300	700	4.800	1.600	6.400	163	6.892	175	— 6·9	39·3	39·
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	22.500	4.200	15.500	11.100	26.600	195	25.874	190	+ 2·6	136·1	136·
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	22.200	4.300	12.200	8.800	21.000	370	20.124	354	+ 4·5	56·8	56·
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	69.600	29.000	48 000	101.700	149.700	440	148.286	436	+ 0·9	340·2	340·
Weissenburger und Tolnaer C.B.	106·4	106·4	12.300	3.800	11.100	7.800	18.900	178	19.611	184	— 3·3	106·4	106·
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	7.200	900	6.200	2.400	8.600	166	8.029	155	+ 7·1	51·9	51·
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	. . . .	2.600	400	1.000	600	1.600	64	. . . .	. . .	. . .	25·0	. .
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	66·1	15.400	3.100	11.100	8.100	19.200	291	18.160	275	+ 5·8	66·1	66·
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	33.200	11.100	25.600	32.900	58.500	288	57.799	284	+ 1·4	203·2	203·
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.800	3.200	3.800	10.200	14.000	333	13.362	317	+ 5·0	42·1	42
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8.300	1.500	5.300	3.900	9.200	165	8.614	155	+ 6·5	55·6	55
Szekler Bahn	35·3	35·3	9.300	3.300	5.700	7.200	12.900	365	12.275	348	+ 4·9	35·3	35·
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.300	500	800	1.100	1.900	152	1.527	122	+ 24·6	12·5	12
Honter Localbahn	40·5	32·3	2.400	700	1.700	1.400	3.100	77	3.125	96	— 19 8	40·5	8
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.900	1.600	4.800	3.700	8.500	157	8.207	152	+ 3·2	54·0	54
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.900	1.100	2 000	1.600	3.600	137	2.890	110	+ 24·5	26·2	26·
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.200	1.000	3.900	2.200	6.100	137	5.428	122	+ 12·3	44·4	44
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	10.000	5.900	8.100	16.200	24.300	411	25.184	426	— 3·5	59·1	59
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	6.400	500	4.200	1.100	5.300	138	4.757	124	+ 11·3	38·5	38
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.000	200	2.200	400	2.600	86	2.353	77	+ 11·7	30·4	30
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.700	1.000	5.600	2.700	8.300	81	7.840	77	+ 5·2	102·1	102
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	8.400	1.000	5.200	2.200	7.400	139	6.268	118	+ 17·8	53·2	53
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	800	700	200	700	900	48	1.092	58	— 17·2	18·7	18
Körmend-Németujvárer	23·1	. . . .	4.400	2.100	1.800	2.800	4.600	199	. . . .	. . .	. . .	23·1	. .
Körös-Belovár Localbahn	86·1	32·4	13.100	3.500	8.000	9.200	17.200	200	13.417	414	— 51·7	85·8	32
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	8.400	1.000	3.600	2.500	6.100	275	5.627	253	+ 8·7	22·2	22
Loujathalbahn	114·3	114·3	12.800	3 500	10.100	7.900	18.000	157	17.249	151	+ 4·0	114·3	114
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	16.700	11.000	14.400	36.200	50.600	270	49.310	264	+ 2·3	187·1	187
Ungar. Nordwestbahn	114·7	103·0	22.300	5.900	13.400	11.300	24.700	215	22.795	221	— 2·7	114·7	103
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	6.800	5.200	6.000	16.500	22.500	204	21.816	198	+ 3·0	110·3	110
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	13 700	3.100	8.500	6.100	14.600	452	13.822	420	+ 5·6	32·3	32
Mátra - Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	227·5	39.500	9.500	23.300	24.700	48.000	155	39.473	174	— 10·9	309·8	227
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	6.900	1.400	2.400	1.800	4.200	275	3.311	216	+ 27·3	15·3	15
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	7 400	4.800	3.200	13.500	16.700	408	15.889	391	+ 4·3	40·9	40
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	6.100	2.300	3.900	4.500	8.400	296	7.770	274	+ 8·0	28·4	28
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	18.400	1.900	15.600	10.900	26.500	376	27.968	397	— 5·3	70·4	70
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	5.000	300	1.600	600	2.200	185	1.995	168	+ 10·1	11·9	11
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	12.800	6.400	10.000	18.000	28.000	240	29.532	253	— 5·1	116·7	116
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	24 400	5.000	19.500	17.500	37.000	329	35.866	319	+ 3·1	112·4	112

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April												Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet	
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen	
												In Verwaltung der Torontáler Localbahnen.
38.578	10.256	30 400	53.954	74.354	1 422	25.207	30.598	65.085	1.258	+ 13 0	4.266	3.774	Temesvár-Modos
												In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
117.600	19.900	70.100	39.000	109.100	840	68.257	32.879	101.136	.. 779	+ 7·8	2.520	2.337	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
123.400	24 500	85.800	60.200	146 000	1.007	87.929	61.061	148.990	1.02[illegible]	— 2·0	3.021	3.084	Baja-Zombor-Neusatz
26.000	9.700	15.800	20.500	36.300	622	15.224	18.514	33.738	578	+ 7·6	1.866	1.734	Balaton-Szt. G.-Som.-Szobb
120.300	20 200	70.500	53 500	124.000	1.142	70.450	58 521	128.971	1.18[illegible]	— 3·9	3.426	3.564	Bács-Bodrogher Comitatsb.
57.900	13.000	29.200	23.200	52.400	634	29.936	24.937	54.873	664	— 4·5	1.902	1.992	Békés-Csanáder Bahn
31.600	8.300	23.600	15.200	38.800	439	21.918	13.777	35 695	404	+ 8·7	1.317	1.212	Bicske—Sárbogárd
143.000	21.600	89.800	68 900	158.700	893	75.680	60.608	136.288	1.033	— 13·6	2.679	3.099	Bihárer Vicinalbahnen
24.200	20 500	16.500	33.000	49 500	856	17.599	32.763	50.362	871	— 1·7	2.568	2.613	Boldvathalbahn
138.100	71.800	84.500	126.500	211.000	2.017	87.138	148.448	235.586	2.252	— 10·4	6.051	6.756	Háromszéker Localb.
117.800	125.500	77.500	264.300	341.800	3.463	75.841	240.006	315.847	3.200	+ 8·2	10.386	9 600	Budapest-Gran Localb.
39.300	13.200	32.900	30.700	63.600	1.006	33.567	26.940	60.507	957	+ 5 1	3.018	2.871	Budapest-Lajosmizse
12.500	12 000	4.300	27.500	31.800	1.336	3.569	26.130	29.726	1.249	+ 7·0	4.008	3.747	Csetnekthal-Bahn
32.000	2.500	17.200	6.000	23.200	590	18.245	6.644	24.889	633	— 6·8	1.770	1.899	Debreczin—Nagy-Léta
84.600	20.300	55.100	64.400	119 500	878	53.962	54.869	108.831	800	+ 9·8	2.634	2.400	Debreczin-Füzesabony
81.100	18.700	43.800	36.400	80.200	1.412	44.219	33.026	77.245	1.360	+ 3·8	4.008	4.024	Debreczin-Hajdu-Nánás
272.900	132.700	167.100	460.500	627 600	1.845	165.975	428.204	595.179	1.749	+ 5·5	5.535	5.247	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
47.400	15.100	38.500	40.700	79.200	744	40.832	42.244	83.076	781	— 4·7	2.232	2.343	Weissenb. und Tolnaer C.B.
25.300	4.100	19.300	11.600	30.900	595	18 366	11.946	30.312	584	+ 1·9	1.785	1.752	Felek-Fogaraser Bahn
12.400	1.900	5.100	2.900	8.000	320	. . . . .				. . .	960	. . .	Félegyháza-Majsaer L.-B.
41.000	13.700	30.300	32 500	62.800	950	23.941	32.848	61.789	93[illegible]	+ 1·6	2.850	2.805	Garamberzencze-Léva
102.000	52.800	80.700	127.600	208.300	1.025	79.119	121.882	201.001	989	+ 3·6	3.075	2.9[illegible]7	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
17.000	12 300	12.900	35.000	47.900	1.138	11.763	33.324	45.087	1.071	+ 6·3	3.414	3.213	Gyula-Fehervar-Zalathna
23.200	5.400	19.900	15.300	35.200	633	19 826	15.039	34.865	627	+ 1·0	1.899	1.881	Hegyes-Feketeh.-Palanka
41.400	12.500	19.900	25.500	45.400	1 286	19.123	25.946	45.069	1.277	+ 0·7	3.858	3.831	Székler Bahn
6.400	3.100	3.100	5 200	8.300	664	2 913	4.530	7.443	595	+ 11·6	1.992	1.785	Hidegkut-Gyönk-Tamási
13.400	2 600	7.900	6.100	14.000	346	1.936	1.189	3.125	386	— 10·4	1.038	1.158	Honter Localbahn
22.800	6.100	16.900	11.800	28.700	531	15.581	12.229	27.810	515	+ 3·1	1.593	1.545	Kaposvár-Fonyod
14.500	5.700	7.500	7.200	14.700	561	6.764	6.927	13.691	523	+ 7·3	1.683	1.569	Kaposvár-Mocsolad
27.700	3.200	14.600	7.800	22.400	505	13.975	6.571	20.546	463	+ 9·1	1.515	1.389	Karczag-Tiszafüred
36.600	23.400	30.500	62.400	92.900	1.572	30.038	68.076	98.114	1.660	— 5·3	4.716	4.980	Kaschau-Torna
24.300	2.000	16.000	5.000	21.000	545	14.714	4.034	19.018	494	+ 10·3	1.635	1.482	Kecskemét-Füllöpszállás
16.800	800	8.300	1.900	10.200	335	7.977	772	8.749	288	+ 16·3	1.005	864	Kecskemet-Tisza-Ugher
30 200	3.500	20.500	11.900	32.400	317	18.673	9.215	27.888	273	+ 16·1	951	819	Kis-Küküllöthalbahn
34.100	2.900	22.400	7.100	29.500	555	20.992	5.202	26.194	492	+ 12·8	1.665	1.476	Komorn-Dunaszerdahely
3.900	3.600	1.000	3.100	4.100	219	1.146	3.826	4.972	266	— 17·7	657	798	Komló—Bakócza-Felsöm.
16.600	10.800	7.500	11.500	19 000	823	. . . . .				. . .	2.469	. . .	Körmend-Németujvár
52.800	11.300	27.400	30.500	57.900	675	22 162	21.882	44.044	1.359	— 50·3	2.025	4.077	Körös-Belovár Localb.
36.600	6.300	12.300	9.900	22.200	1.000	11.611	11.042	22.653	1.020	— 2·0	3.000	3.060	Kun-Szt. Márton-Szentes
49.400	14.300	35.600	37.500	73 100	640	34.576	37.103	71.679	627	+ 2·1	1.920	1.881	Lonjathalbahn
79.500	35.100	55.800	110 600	166.400	889	53.664	111.779	165.443	884	+ 0·6	2.667	2 652	Ungarische Südostbahn
86.100	30.000	49.800	52.700	102 500	894	46.351	42.957	89.308	867	— 3 1	2.682	2.601	Ungar. Nordwestbahn
25.900	11.500	20.000	34 600	54.600	495	18.113	34.598	52.711	878	+ 3·6	1.485	1.434	Máros-Ludás—Bistritz
39.900	12.600	25.000	27.600	52.600	1.628	24.579	25.041	49.620	1 536	+ 6 0	4.884	4.608	M.-Vásarhely—Sz.-Régen
155.400	39.700	87.300	106.900	194.200	627	72.283	86.649	158.932	609	— 10·3	1.881	2.097	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
20.900	4.800	7.800	6.400	14.200	928	7.302	4.513	11.815	772	+ 20·2	2.784	2 316	Mezötur-Turkeve
25.200	15.200	11.300	53.200	64.500	1.577	10.361	49.339	59.700	1.460	+ 8 0	4.731	4.380	Muránythalbahn
26.700	7.500	13.600	14.300	27.900	982	12.904	13.434	26 338	927	+ 5·9	2.946	2.781	Nagy-Belicz—Privigye
77.600	14.700	60.400	70.800	131.200	1.864	64.155	74.251	138.406	1.966	— 5·2	5.502	5.898	G. Kikinda-G. Becskercker
15.000	1.600	4.700	2.300	7.000	588	3.797	1.754	5.551	466	+ 26·2	1.764	1.398	Hermannstadt—N.-Disznod
58.000	29.000	38.400	78.800	117.200	1.004	41.735	73.383	115.118	986	+ 1·8	3.012	2.958	Grosswardein-B.-Vaskoh
82.200	19.200	64.400	64.700	129.100	1.149	63.912	62.929	125.941	1.120	+ 2 6	3.447	3.360	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1900				Einnahmen 1899		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April	
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	10.400	3.000	7.900	11.200	19.100	335	18.119	318	+ 5·3	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·7	. . . .	15.700	600	11.800	2.100	13.900	135	. . . .	. . .	. . .	102·7	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	33·5	33·5	5.700	1.400	3 800	2.300	6.100	182	7.178	214	— 15·0	33·5	33·5
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	36·4	6.300	1.700	3.700	2.900	6.600	181	6.117	168	+ 7·7	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	7.000	18.100	2.600	31.900	34.500	1.906	31.643	1.748	+ 9·0	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	44·1	14.700	2.000	10.300	5.400	15.700	356	15.319	347	+ 2·6	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34 6	12.800	2.800	6.900	6.000	12.900	373	12.095	350	+ 6·6	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	4.100	900	1.900	2.100	4 000	108	2.864	77	+ 40·3	37·1	37·1
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	900	2.300	400	1.800	2.200	126	2.683	154	— 18·2	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	11.100	2 500	5 200	5.800	11 000	234	10.615	225	+ 4·0	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	20.400	2.800	10.200	6.100	16.300	176	18.019	194	— 9·3	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	7.500	700	4.000	2.100	6.100	154	6.582	166	— 7·2	39·6	39·6
Szátmar-Nagybanyaer L.-B. . .	60·3	60·3	6.900	6.200	8.100	20.900	29.000	481	30.141	500	— 3·8	60·3	60·3
Szegedin-Karlova L.B.	69·8	69·8	16 200	800	7.300	2.200	9.500	136	8.812	126	+ 7·9	69·8	69·8
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	8.800	400	2.800	800	3.600	188	3.076	160	+ 17·5	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	13.200	4.000	6.600	7.000	13.600	393	14.121	408	— 3·7	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B. .	93·2	93·2	17.300	19.400	10 400	31.200	41.600	446	41.144	441	+ 1·1	93·2	93·2
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	11.200	6.100	13.500	18.600	32.100	298	32.829	305	— 2·3	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	14.600	18.300	13 000	42.000	55.000	454	54.344	449	+ 1·1	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	6.800	800	4.500	1.800	6.300	97	5.957	92	+ 5·4	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	16.200	5.700	13.300	16.200	29 500	563	28.793	549	+ 2·6	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	4.500	700	1.900	600	2.500	119	2.927	139	— 14·4	21·0	21·0
Taraczthal-Bahn	14·3	14·3	1.300	100	400	100	500	35	675	47	— 25·5	14·3	14·3
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.800	400	3 300	1.000	4.300	141	4.751	155	— 9·0	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	11.100	1.300	6.900	3.000	9 900	154	9.434	147	+ 4·8	64·1	64·1
Temesvar—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	11.400	1.600	8.000	3.900	11.900	189	11.165	178	+ 6·2	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.B.	55 8	55·8	5.400	600	3.000	1.400	4.400	79	4.857	87	— 9·2	55·8	55·8
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.600	2.100	3.400	3.300	6.700	215	7.548	239	— 10·0	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	5 500	2.700	2.700	3.900	6.600	181	6.015	165	+ 9·7	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	13.900	2 300	9.300	6.400	15.700	186	15.236	180	+ 3·3	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.000	6 800	5.200	18.600	23.800	448	25.111	473	— 5·3	53·1	53·1
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	7.600	8 400	2 900	21.100	24.000	557	23.628	548	+ 1·6	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	8.300	900	2.900	1.900	4.800	99	5.405	112	— 11·6	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	6.100	3.200	3.700	6.700	10.400	233	10.930	245	— 4·9	44·6	44·6
Localbahnen zusammen . .	8.063·6	7.474·3	1,864.195	542.785	1,048.571	1,399.056	2,447.627	304	2,427.164	325	— 6·5	8.063·3	7.450
Hauptsumme . . .	17.234·5	16.645·2	5,113.340	2,402.666	5,330 816	13,261.839	18,592.655	1.079	18,266.172	1.097	— 1·6	17.234·2	16.621

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	13 377	3 736	10.920	19.646	30.566	292	31.444	300	— 2·66	105·0	105
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	77.219	58.394	95.279	324 332	419.611	656	356.105	556	+ 18·0	640·0	640

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	93.082	4.337	7.573	5.244	12.817	2.249	12.140	2.130	+ 6·0	5·7	5

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April											
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
44 500	12.800	27.700	46 100	73.800	1.295	26.551	40.648	67.199	1.179	+ 9·8	3.885	3 537	Nyiregyháza—M.-Szalka
63.000	3.500	51.600	10.500	62.100	605	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.815	. . .	Ó-Becse—Neusatz—Titel
24.500	4.100	14.900	6.800	21.700	648	13.578	7.698	21.276	635	— 2·0	1.944	1.905	Pancsova-Petrovoszello
27.800	6.000	15.400	11.600	27.000	742	15.355	9.177	34.532	674	+ 10 0	2.226	2.022	Pápa-Csornaer Localbahn
23.300	70.900	8.600	135.100	143.700	7.939	7.222	120.038	127.260	7.031	+ 12·9	23.817	21.093	Petroszény-Lupény
53.900	.9200	37.000	26.200	63 200	1 433	35.836	23.489	59.325	1.345	+ 6·5	4.299	4.035	Pressburg-Dunaszerdahely
53.300	13.100	24.700	30.200	54.900	1.587	23.580	27.852	51.432	1.486	+ 6·8	4.761	4.458	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
24.100	4.900	8.300	11.100	19.400	523	7.014	9.785	16.799	453	+ 15·5	1.569	1.359	Püspökladány—F.-Gyarmat
3.300	13.600	1.600	11.100	12.700	730	1.326	11.326	12.652	727	+ 0·4	2.190	2.181	Ruma-Vrdnik
36.900	8.200	18.200	18 700	36.900	783	16.695	17.070	33.765	717	+ 9·2	2.349	2.151	Somogy-Szobb—Barcs
70.600	21.000	36.300	49.400	85.700	924	38.820	36.755	75 575	815	+ 1·3	2.772	2.445	Oedenburg-Pressburg
24.700	2.900	15.500	10 200	25 700	649	16.177	9.673	25.850	653	— 0·6	1.947	1.959	Szatmár-Fehérgyarmat
27.100	23.200	29.100	73.800	102.700	1.706	29.179	70.122	99.392	1.648	+ 3·5	5.118	4 914	Szátmar-Nagybánya
58 000	3.300	25 900	10.200	36 100	517	26.427	7.595	34.022	487	+ 6·2	1.551	1.461	Szegedin-Karlova L.B.
37.400	2.100	11.10	3.700	14.800	771	10.473	2.664	13.137	684	+ 12·7	2.313	2.052	Szegzárd-Báttaszek
47.700	7.800	24.300	15 900	40.200	1.162	25.254	17.426	42.680	1.234	— 5·8	3.486	3.702	Szentes—H.-M.-Vasárhely
66.100	49.100	37.300	110 900	148.200	1.590	37.747	111.254	149.001	1.599	— 0·6	4.770	4.797	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
39.100	25.900	46.300	83.500	128.700	1.191	46.537	80.829	127.366	1.182	+ 1·0	3.582	3.546	Szilágyságer Eisenbahn
59.400	48.100	49.100	142.700	191.800	1.584	48.336	132.177	180.513	1.491	+ 6·2	4.752	4.473	Slavonische Localbahn
26.400	3.000	17.700	7.800	25.500	392	16.797	6.510	23.307	359	+ 9·2	1.176	1.077	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
61 300	19.500	46 500	59.100	105.600	2.015	46.078	59.816	105.894	2 021	— 0·3	6.045	6.063	Steinamanger-Pinkafeld
25.800	3.200	8.400	3.100	11.500	548	9.482	2 673	12.155	579	— 5·4	1.644	1.737	Steinamanger-Rum
4.800	500	1.700	700	2.400	168	1.959	313	2.272	160	+ 5·0	504	480	Taraczthal-Bahn
12.100	2.700	10.800	4.700	15.500	507	10.951	4.137	15.088	493	+ 2·8	1.521	1.479	Temesvár—Buziás
53.100	4.600	25 900	10.400	36.300	566	25.772	9.293	35.065	547	+ 3·5	1.698	1.64	Temesvár—Lippa-Radna
47.300	7.900	30.300	18.300	48.600	773	29.781	16.453	46.234	735	+ 5·2	2.319	2.205	Temesvár—N.-Szt. Miklos
22.300	3.800	11.200	8.900	20.100	360	11.915	9.713	21.628	388	— 7 2	1.080	1.164	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
34.900	10.500	13.50	19 200	32.700	1.035	14.035	16.623	30.718	972	+ 6·5	3.105	2.916	Ujszász—Jasz-Apáti
21.200	10.900	9.600	18.800	28.400	778	8.733	14.256	22.989	630	+ 23·5	2.334	1.890	Varasdin-Golubovec
58.600	12.000	36 000	23.400	59.400	702	35.853	22.290	58.143	687	+ 2 2	2.106	2.061	Versecz—Kubin-Dunapart
16.800	32.700	20.800	66.300	87.100	1.640	23.314	72.256	95 570	1.800	— 8·9	4.920	5.400	Vinkovce-Brčka
29 500	26.200	10 300	88.300	98.600	2 288	8.345	83.324	92.669	2.150	+ 6·4	6.864	6.450	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb
26 700	3.400	10 800	5.800	16.600	344	10.686	6.097	16.783	347	— 0·9	1 032	1.041	Zsebely-Csákovár-Bóka
25.400	13.900	13 400	38.000	51.400	1.152	13.274	37.289	50.563	1.134	+ 1·6	3.456	3.402	Zsitvathal-Bahn
,948.170	22.230.681	3,756.865	5.643 582	9,400.447	1.1 6	3,524.804	5,467.988	8,992.792	1.207	— 3·4	3.498	3.621	**Localbahnen zusammen**
,559.894	10,549.034	18,661 734	58,329.015	76,990.749	4.467	18,335.697	55,752.196	74,087.893	4 457	+ 0·2	13 401	13.371	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate April 1900.

Dampfbetrieb.

48.326	17.805	37.081	87.394	124.475	1.185	37.310	115.382	152.692	1.454	— 18·5	3.556	4.362	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
244.368	235.729	307.441	1,363.140	1,670.581	2.610	318.454	1,215.239	1,533.693	2.396	+ 9·0	7.830	7.188	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

364.181	16.582	27.691	19.044	46.735	8.199	27.639	17.833	45.472	7.978	+ 3·0	24 597	23.934	Stadtbahn in Sarajevo

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Juni wurde seitens der Regierung nachstehender Gesetzentwurf eingebracht:

Gesetz vom . . . . ., betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, über Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, betreffend Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen, wird auf den Zeitraum vom 1. Jänner 1900 bis Ende des Jahres 1904 ausgedehnt.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Finanzminister beauftragt.

Bemerkungen zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, über Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

Die Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, betreffend Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen, ist nach dem Verlängerungsgesetze vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 207, mit Ende des Jahres 1899 erloschen.

Da es nicht ausgeschlossen erscheint, dass im Laufe der nächsten Jahre die Durchführung der Convertirung der Prioritätsanlehen seitens einer Anzahl von Eisenbahnunternehmungen angestrebt werden dürfte, hält die Regierung die Verlängerung dieses Gesetzes auf einen weiteren Zeitraum von fünf Jahren für gerechtfertigt.

In der Sitzung vom 8. Juni richteten die Abgeordneten Kittel und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Stationsbezeichnungen auf den k. k. Staatsbahnen im geschlossenen deutschen Sprachgebiete in Böhmen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Pyhrnbahn. (Klaus—Windisch-Garsten—Spital am Pyhrn—Selzthal: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. Mai die k. k. Statthalterei in Linz und Graz beauftragt, hinsichtlich des durch staatliche Organe aufgestellten generellen Projectes für eine normalspurige, als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführende Eisenbahn von Klaus nach Selzthal (Pyhrnbahn) die Trassenrevision unter Beachtung der hiefür geltenden Vorschriften unverzüglich durchzuführen. Bei dieser Amtshandlung sind alle auf die Führung der vorliegenden Projectslinie und die Lage ihrer Verkehrsstellen bezugnehmenden Fragen zunächst im Hinblicke auf die Erfordernisse einer Hauptbahn und, soweit hiemit vereinbarlich, auch unter Bedachtnahme auf die Befriedigung der localen Verkehrsbedürfnisse eingehend zu erörtern. [E.-M.-Z. 21.807.]

Elektrische Kleinbahnen in Krakau. (Umgestaltung der bestehenden Pferdebahnlinien in Krakau für den elektrischen Betrieb und Bau einer neuen Linie vom Ringplatze zur Rogatka zwierzyniecka: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgetheilte Ergebniss der am 14. und 15. December 1899 durchgeführten Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des Projectes für die Umstaltung der bestehenden Pferdebahnlinien in Krakau für den elektrischen Betrieb, sowie des Projectes für den Bau einer neuen elektrischen Strassenbahnlinie vom Ringplatze zur Rogatka zwierzyniecka und der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione bedingt ertheilte Bauconsens für die Theilstrecke km 0·2 bis zum Endpunkte der Linie Bahnhof—Most podgórski, dann für den Flügel in die Remise, endlich für die Linien Ringplatz—Rogatka łobzowska und Ringplatz — Rogatka zwierzyniecka wurde zur Kenntniss genommen. Bezüglich der bei der Commissionirung ausgeschlossenen Theilstrecke km 0·0 bis km 0·2 der Linie Bahnhof—Most podgórski hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 2536.]

Localbahn Kimpolung-Dornawatra. (Theilstrecke Kimpolung—Valeputna: Eisenconstruction der offenen Objecte.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne für die offenen Objecte in km 67·1306, 68·357, 68·6293, 69·3352, 69·8866, 70·1382, 74·5825, 76·00, 77·4935, 78·7485, 80·104, 80·8215, 81·5545, 82·4335, 83·364, 84.5225 und km 85·3663 der Theilstrecke Kimpolung—Valeputna der Localbahn Kimpolung-Dornawatra wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 18.923.]

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Vereinsreiseverkehr: Ausgabe eines neuen Fahrscheinverzeichnisses.) Einer Kundmachung zufolge ist mit 1. Juni ein neues Verzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte zur Ausgabe gelangt, wodurch das gleichnamige vom 1. Juni 1899 aufgehoben wurde. Das neue Verzeichniss nebst einer Uebersichtskarte ist bei allen Ausgabestellen der Fahrscheinhefte zum Preise von K 1·10 zu erhalten, und kann dasselbe auch durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Errichtung von statistischen Exposituren für die Zwischenverkehrsstatistik. In Ausführung des § 76 der Ministerial-Verordnung vom 20. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 247, betreffend die Statistik des Waarenverkehres zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern und den übrigen Theilen des österr.-ungar. Zollgebietes, wurden vom Handelsministerium zur Sicherstellung der statistischen Amtsführung in nachstehenden Stationen statistische Exposituren errichtet:

Mit 1. Juni 1900 auf dem Frachtenbahnhofe Wien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und auf dem Frachtenbahnhofe Matzleinsdorf der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;

mit 15. Juni 1900 auf dem Frachtenbahnhofe Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. Mai bei der Firma:

„Privilegirte Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft“

Bela Veith, Director der ungarischen Berg- und Hüttenwerke und Domänen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest, als Mitfirmant mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Beim k. k. Kreis- als Handelsgerichte Krems wurde am 17. Mai im Register für Gesellschaftsfirmen die Firma:

„Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya“

sammt allen hiebei befindlichen Eintragungen gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCVIII. Stückes.) Das am 7. Juni herausgegebene XCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4916: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Juni 1900, Z. 19.799, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Wiener-Neustadt nach Ungarn.

— (Inhalt des XCIX. Stückes.) Das am 9. Juni herausgegebene XCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4917: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 7. Juni 1900, Z. 21.900, betreffend die Sperre der Gerichtsbezirke Fügen und Zell a. Z. gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

— (Inhalt des C. Stückes.) Das am 11. Juni herausgegebene C. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4918: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 8. Juni 1900, Z. 7315, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Schwaz in Tirol.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Am 1. Juli 1900 gelangen Kartirungssätze nach und von Olmütz-Hodolein transit, Prossnitz K.F.N.B. transit und Triebitz transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Olmütz-Čellechowitz und der Linie Prossnitz—Triebitz sammt Abzweigungen (Mähr. Westbahn) einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits zur Einführung. Hiedurch werden die Kartirungssätze nach und von Olmütz-Hodolein, giltig vom 1. November 1896, nach und von Prossnitz K.F.N.B., ausgegeben im Juni 1898, sammt Nachtrag I und nach und von Triebitz, ausgegeben im August 1899, aufgehoben.

Exemplare der neuen Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen um den Preis von 30 h per Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1900. [596]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Am 1. Juli 1900 gelangen Kartirungssätze nach und von Hohenstadt transit, Olmütz (St.B.) transit, Sternberg transit, Troppau (K.F.N.B.) transit und Wichstadtl-Lichtenau transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits zur Einführung.

Hiedurch werden die Kartirungssätze nach und von Hohenstadt, Olmütz (St.B.), Sternberg, Troppau (K.F.N.B.) transit und Wichstadtl-Lichtenau, ausgegeben im Juni 1898, aufgehoben.

Exemplare der neuen Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1900. [597]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 4.

Mit Giltigkeit ab 1. Juli 1900 tritt zum Tarif-Theil II, Heft 4, vom 1. October 1899 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem die Aufhebung von Frachtsätzen, die Einbeziehung von Stationen in den Classenguttarif und in Ausnahmetarife, einen neuen Ausnahmetarif Nr. 32 für neue leere Reisekörbe, die Erstreckung der Giltigkeit der ermässigten Frachtsätze im 1. Anhang, sowie diverse Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August 1900 in Giltigkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Pfennigen oder 25 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1900. [598]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif-Theil II, Heft 2.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1900 tritt zu dem vom 1. Februar 1898 giltigen Tarifhefte 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält: Ausscheidung von deutschen Stationen aus dem Verbande und Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit diesen Stationen, Einbeziehung neuer Stationen in die Verbandstarife, Aufnahme von Stationen in verschiedene Ausnahmetarife, neue Ausnahmetarife Nr. 5 (Caolin, Porzellanerde). Nr. 11 (Wolle, animalische), Nr. 13 (Graphit) und Nr. 16 b (Kokes zu Hochofenzwecken), ferner diverse Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit durch Nachtrag IV Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August 1900 in Giltigkeit.

Abdrücke des Nachtrages IV sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 85 Pfennigen oder 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1900. [599]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. August 1900.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von Mark 0·50 = Kronen 0·60 für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1900. [600]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Neuer Gütertarif.

An Stelle des Tarifes vom 1. November 1894 nebst Nachtrag I tritt am 1. Juli 1900 ein neuer Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirkes und Ober-Graslitz (Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. August 1900 Giltigkeit.

Abdrücke dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen oder durch Vermittlung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 12. Juni 1900. [601]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
zugleich für die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Verschiebung der Einführung des neuen Tarifes, Heft II.

Der in Nr. 56 dieses Blattes vom 17. Mai 1900 unter Post 495 mit dem Einführungstermine vom 1. Juli 1900 publicirte neue Tarif, Heft II, für den obbezeichneten Verkehr gelangt bis auf Weiteres nicht zur Einführung und bleibt der gegenwärtige Tarif auch weiterhin in Wirksamkeit.

Wien, am 12. Juni 1900. [602]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Hercegovinischer Personenverkehr.

Verschiebung der Einführung des neuen Tarifes.

Der in Nr. 57 dieses Blattes vom 19. Mai 1900 unter Post 514 mit dem Einführungstermine vom 1. Juli 1900 publicirte neue Tarif für den obbezeichneten Verkehr gelangt bis auf Weiteres nicht zur Einführung und bleibt der gegenwärtige Tarif auch weiterhin in Wirksamkeit.

Wien, am 12. Juni 1900. [603]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Einführung direter Fahrpreise.

Mit 1. Juli 1900 gelangen directe Fahrpreise für combinirte Fahrkarten II./III. Classe zwischen Szczakowa und Beuthen i. S., Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte i. S., Morgenroth, Schoppinitz, Zabrze über Myslowitz nebst entsprechenden directen Gepäcksfrachtsätzen zur Einführung.

Näheres ist aus der in der Station Szczakowa affichirten Kundmachung zu entnehmen.

Wien, am 13. Juni 1900. [604]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Csorbasee-Zahnradbahn. Tátra-Lomniczer Localbahn.

Wiedereröffnung des Betriebes.

Die Eröffnung des regelmässigen Betriebes in der diesjährigen Sommerperiode findet am 15. Juni 1900 statt.

Budapest, am 12. Juni 1900. [605]

Direction der Kaschau-Oderberger Bahn.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Getreide- und Mahlproducte-(Kleie-)Exportverkehr und Refactietabelle.

Die Giltigkeit der im „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 19 vom 17. Februar 1900 sub Post 153 und 154 publicirten Kundmachung für den Getreide- und Mahlproducte-(Kleie-)Exportverkehr, bezw. der Refactietabelle für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis wird bis 31. Juli 1900 prolongirt.

Wien, im Juni 1900. [606]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Localgütertarif, Heft C, Abschnitt II, vom 1. April 1898. (Frachtermässigungen für Saatgetreide.) Die mit Ausschreiben Nr. 36.143 III im Tarifanzeiger der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 22 vom 23. Mai 1898, Seite 198, bewilligten Frachtermässigungen für Saatgetreide und Sämereien sind bei Sendungen mit der Bestimmung an königliche Behörden und Dienststellen (Forstämter, Remontedepots, Gutsverwaltungen) fortab gleich im Kartirungswege anzuwenden.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach wird in der Station **Treibach-Althofen** ein **Personal-Wohngebäude sammt Nebengebäude** zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für dieses Object beträgt K 31.440.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 1. November 1900 bestimmt.

Die bezüglichen Offerten, mit einem 1 Krone-Stempel pro Bogen versehen, sind bis **30. Juni 1900**, 12 Uhr Mittags, an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung eines Personal-Wohngebäudes sammt Nebengebäude in der Station Treibach-Althofen“ einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 30. Juni 1900, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis 31. Juli 1900 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Percent der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeine und specielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnung sind bei der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Juni 1900.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1613	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Dombrau	Oderberg loco	**Minimalquantum für das Kalenderjahr 1000 Tonnen, 420 Tonnen für die Giltigkeit dieser Publication.** Einhaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I	vom 1. August 1900 bis Ende December 1900	Localtarif	Heller per 1000 kg 60	46	14	Im Rückvergütungswege. Bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1901	Dieser Frachtsatz wird nur bei den auf die Zuschlagleise der Oderberger Petroleum-Raffinerie und des Oderberger Röhrenwalzwerkes übergehenden Sendungen angewendet	
			Mineralkohle	Dombrau	Karwin Coaksanstalt	**Minimalquantum für das Kalenderjahr 1000 Tonnen, 420 Tonnen für die Giltigkeit dieser Publication.** Einhaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I			52	48	4			Dieser Frachtsatz wird nur für die in Karwin zur Verkoksung anlangende Kohle angewendet	
1614	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	a) Cement und hydraulischer Kalk im Kartirungswege (Ausnahmetarif Nr. 38) b) Cement und hydraulischer Kalk zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete nach überseeischen Ländern im Rückvergütungswege (Ausnahmetarif Nr. 9)	B e r a u n	Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Aussig-Landungsplatz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen 14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896	80 Pfge.	58 Pfge.	58 Pfge.	38 Pfge.				
						a) 72 Pfge. b) 64 Pfge.	a) 50*) Pfge. b) 42*) Pfge.	a) 50 Pfge. b) 42 Pfge.	a) 50*) Pfge. b) 42*) Pfge.						
						a) 8 Pfge. b) 16 Pfge.	a) 8 Pfge. b) 16 Pfge.	a) 8 Pfge. b) 16 Pfge.	a) 8 Pfge. b) 16 Pfge.						
								a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege						
								ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz, sowie der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg und der Seeconnossemente. Diese Documente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen						
								*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1615	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Oele, mineralische, der Pos. 0—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut mit directen, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Localtarif		Laut nachstehender Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach				
	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)	Landesgrenze bei Beskid	Landesgrenze bei Lupków (Vidrány)	Orló transit	Zwardón
	Frachtsätze in Hellern per 100 Kilogramm				
Biecz	130	104	61	61	92
Borysław	85	55	72	114	138
Drohobycz	83	52	70	112	134
Głęboka	98	68	55	100	122
Gorlice	134	106	63	61	92
Gryhów	138	110	68	52	85
Iwonicz	120	92	46	74	102
Jasło	126	100	55	67	96
Jedlicze	124	96	49	71	100
Kolomea	61	85	112	152	172
Krechowice	65	61	90	130	152
Krosno	122	94	46	74	102
Lemberg	83	63	83	122	132
Lemberg-Podzamcze	83	65	85	122	134
Lubieńcze	81	37	81	122	144
Marcinkowice	146	120	79	43	74
Nadwórna	37	83	110	150	168
Neu-Sandec	144	118	76	40	76
Nowosielce-Gniewosz	116	87	37	80	108
Olszanica	108	79	37	89	114
Posada-Chyrowska	100	70	52	98	120
Przemyśl	102	76	61	102	114
Rymanów	120	92	43	76	104
Sambor	94	63	61	104	126
Sanok	114	85	34	82	110
Skole	85	30	85	126	148
Skołyszyn	128	102	58	64	94
Slohoda rngnrska Grube	105	129	156	196	216
Stanislau	49	74	102	142	160
Stróże	136	110	68	52	85
Ustrzyki	104	76	43	91	118
Wola-Łużńska	134	106	65	58	87
Zagórz	112	83	34	85	110
Zagórzany	132	104	61	61	92
Zuczka	76	100	126	166	185

Die in obenstehender Tabelle enthaltenen ermässigten Frachtsätze finden bei Abfertigung nach ungarischen Stationen nur bei Beförderung der Sendungen über die im Galizisch-Ungarischen Verkehre zwischen der Aufgabs- und Empfangsstation festgesetzten Routen Anwendung. Erfolgt die Leitung der Sendungen über einen Uebergangspunkt, welcher nicht auf dem im genannten Verkehre festgesetzten Wege gelegen ist, oder wird die Aufgabe nur bis zu einem der nebenbezeichneten Uebergangspunkte vorgenommen, so gelangen nicht die hier angegebenen ermässigten Frachtsätze, sondern die Frachtsätze des Ausnahmetarifes III c des Localgütertarifes von der galizischen Aufgabsstation bis zum betreffenden Uebergangspunkte zur Anwendung. Ueber den im Galizisch-Ungarischen Verkehre in den einzelnen Relationen transportberechtigten Weg, bezw. den diesem entsprechenden Uebergangspunkte geben die Aufgabsstationen Auskunft.

Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 31 vom 17. März 1900, fortl. Nr. 1107, wird hiedurch mit 30. Juni 1900 ausser Kraft gesetzt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1616	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Güter aller Art, und zwar: Güter der Stückgutclasse I oder beliebig zusammengesetzt aus Gütern der Stückgutclasse I und II und sperrigen Gütern (siehe Ausnahmetarif 2a des in der 8. Rubrik genannten Tarifes) α) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg β) „ „ „ 10.000 „	Knpferhammer-Grüntbal (Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen)	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Wien, Floridsdorf Stationen der Oesterr. Nordwestbahn: Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Wien I (K.E.B.) Wien II (K.F.J.B.), Wien (Lagerhaus, Praterquai), Nussdorf Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Wien, Stadlau	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des in dem in der 8. Rubrik genannten Tarife enthaltenen Ausnahmetarifes 2a	vom 20. Juni 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Februar 1900	Besteben keine directen Frachtsätze	Pfge. α) β) 415 365 415 365 431 380 415 365 415 365		Im Kartirungswege		
1617	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Steinmetzwaaren (ausschliesslich Bildhauerarbeiten)	N a b r e s i n a	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juli 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Ctms. 253 253 265		Im Kartirungswege		

Diese Frachtsätze finden Anwendung:

1. auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter;
2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit oder St. Margrethen transit zu lauten

Fortlaufende Nummer	1618	1619	1620	1621
Die Publication erfolgt: von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Malzkeime, sowie Trebern (Malztrebern) nasse und getrocknete	Borstenvieh	Borke (Rinde), rohe, der Pos. B—35 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Pottasche der Pos. P.—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-hercegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Redl-Zipf	Györ M.Á.V.	Tannwald-Schnmburg	Brüx (A.T.E. oder k. k. St.B.)
nach	Bamberg, Bayreuth, Markt-Wolnzach, Regensburg, Ruhstorf, Straubing, Wallhallastrasse (oder umgekehrt)	Lann	Grund-Georgenthal	Schönfeld (B.N.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe von oder Frachtzablnng für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen	Anfgabe als Fracbtgut. a) Bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens. b) bei Benützung beider Etagen eines Etagewagens, wobei jedoch nnr die Ladefläche einer Etage der Gebührenberechnung zugrunde gelegt wird	1. Aufgabe als Frachtgnt nnd Fracbtzablung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. 2. Einhaltnng der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestlmmnngen	1. Anfgabe als Frachtgnt und Frachtzablung für mindestens 5000 kg per Fracbtbrief und Wagen. 2. Einbaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmnngen
und gilt in der Zeit	vom 20. Juni 1900 bis anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1900	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	bis anf Wlderrnf, längstens jedocb bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Tbeil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897 (Ansnabmetarlf Nr. 35) für den Oesterr.-Ungar.-Bayeriscben Eisenbahnverband	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 1, bezw. Localtarife	Localgütertarife	Tarif-Theil II, Heft 1, des Nordwestböbmiscben Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894
Frachtsatz (Gebübr) per 100 kg	Dermalen bestehen keine directen Fracbtsätze	Bestehen kelne directen Frachtsätze	Es besteht kein directer Frachtsatz	107 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebübr)	Mark 1·07, 1·03, 0·78, 0·71, 0·51, 0·63, 0·72	a) 1145 b) 1661 per Quadratmeter der Ladefläcbe in Hellern	56 Heller	103 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze (Gebühr)				4 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

1622

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Petroleum, roh, in Fässern und Cisternenwagen	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungstation direct lautenden Frachtbriefen, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Erfüllung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes. Nachweis der Ausfuhr von Raffinerieerzeugnissen aus dem österr.-ungar. Zollgebiete, in einem Gewichte, welches mindestens 75 Percent vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900		Siehe Tabelle		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug von Rohpetroleum ab den genannten Anlieferungsstationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und auf dieselbe Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate über den Versandt von Raffinerieerzeugnissen in dem in Spalte 6 bezeichneten Mindestgewichte des bezogenen Rohpetroleums nach dem Auslande. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1901 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen	

Nachlass in Hellern per 100 Kilogramm

Von	Nach Dziedzitz	Nach Floridsdorf	Nach M.-Ostrau und Oderberg	Nach Trzebinia
Borysław	1	1	6	6
Drohobycz	21	19	26	26
Gorlice	19	17	24	24
Iwonicz	10	10	17	17
Jasło	11	11	18	18
Jedlicze	11	11	19	19
Krecbowice	11	11	19	19
Krosno	10	10	17	17
Lubieńce	11	11	18	18
Marcinkowice	11	11	19	19
Nadwórna	11	11	19	19
Nowosielce-Gniewosz	12	12	19	19
Olszanica	12	12	19	19
Peczeniżyn-Szczepanowski	11	11	18	18
Posada-Cbyrowska	11	11	18	18
Rymanów	11	11	18	18
Skole	11	11	18	18
Skołyczyn	11	11	18	18
Sloboda rungnrka	11	11	18	18
Ustrzyki	11	11	18	18
Wola łużańska	11	11	18	18
Zagórz	11	11	18	18
Zagórzany	11	11	18	18

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1623	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Güter des Specialtarifes I	**Oe.N.W.B.**	Gaya	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auftrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 23 vom 27. Februar 1900 unter fortlaufender Nummer 961 erschienene Publication gegenstandslos
				Gröschelmauth					128	122	6			
				Jarmeritz					137	131	6			
				Kojetitz					137	131	6			
				Mähr.-Budwitz					137	131	6			
				Schönwald-Frain					122	116	6			
				Startsch-Trebitsch					136	131	5			
				Wolframitz-kirchen					116	110	6			
				St.E.G.										
				Znaim					100	94	6			
				oder vice versa										

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
50	Nr. 31 vom 17. März 1900	1107	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Oele, mineralische, der Pos. 0—4 der (Güterclassification des Tarif-Theiles I	diversen galizischen Stationen (laut der hez. Tabelle)	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező), Landesgrenze bei Beskid, Landesgrenze bei Lupkow (Vidrány) Orló transit nnd Zwardon	30. Juni 1900	Diese Publication wird durch eine in derselben Nummer dieses Blattes gleichzeitig erscheinende neue Publication ersetzt

K. k. patent. **Asphalt-Granit-Blocks**

Natur-Asphalt- comprimé und coulé

Imprägnirte **Holzstöckel** — K. k. priv. Metallic-Pflaster

K. k. patent. **Asphalt-Pflasterplatten**

K. k. patent. **Sugerit-Isolirplatten** (mit Korkbelag) gegen aufsteigende Feuchtigkeit. Bedeutende Vorzüge gegen bisherigen Kiesbelag

Gegründet 1871.
Erstes österr. Asphalt-Werk
N. Schefftel, Wien
Holzimprägnirung
Dachpappen- und Theerproducten-Fabrik
Comptoir: IX. Porzellangasse 1. Fabrik: Floridsdorf.

Fugenlose **Magnolith-Fussböden** (verbessertes Xylolith) holzartig in allen Farben für Wartesäle, Corridore, Magazine etc.

Ponteros kalt verstreichbar für Eisenconstructionen, Brücken etc.

Xerotikon kalt verstreichbar zur Trockenlegung feuchter Mauern

Eindeckungen mit **Dachpappe** und Holzcement

Carbolineum-Dachlack Sugerit-Dachpappe etc.

Asphalt-Steindachpappen
in allen Stärken,
Isolirplatten
in allen Breiten, (617)
Holzcement, Dachlack und Asphaltpech
liefert
in jeglichen Mengen, in kürzester Zeit, von bester Qualität
Julius Rütgers
Fabriken für Theerproducte und Dachpappen
Angern, Witkowitz, Warnsdorf.
Direction und Verkaufsbureau: Angern bei Wien.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. **Wien, 19. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Erläuternde Bemerkungen zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Personen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Elektrische Kleinbahn Graz-Maria Trost".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Bankhause Dutschka & Co. in Wien als Concessionärin der den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 1. October 1895, R.-G.-Bl. Nr. 152, und des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. October 1898, R. G.-Bl. Nr. 193, bildenden, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Graz über Maria Trost nach Fölling die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Elektrische Kleinbahn Graz-Maria Trost" mit dem Sitze in Graz ertheilt und gleichzeitig die Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 2. Juni 1900. — Z. 19.512. E.-M.-Z. 27.852.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Wolframs-Teltsch".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium die von der ersten ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Actiengesellschaft „Localbahn Wolframs-Teltsch" in Wien vom 9. Mai 1900 beschlossene Aenderung der §§ 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 21, 22, 25, 30, 33, 35, 37, 38, 39, 40 und 43 der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 9. Juni 1900. — Z. 17 326. E.-M.-Z. 28.610.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Leesdorf nach Wittmannsdorf auf eine von Leesdorf östlich der Südbahnlinie Wien—Triest verlaufende Variante.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen in Wien mit dem Erlasse vom 14. März 1900, Z. 7834/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 34 vom 24. März 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, für den Personenverkehr mit elektrischer Kraft, für den Frachtenverkehr dagegen mit Dampfkraft zu betreibende Localbahn von Leesdorf, unter Umgehung des Currayons von Baden und Weikersdorf, zu einem geeigneten Punkte der Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau und sohin unter Mitbenützung der letztgenannten Localbahn bis Vöslau zur Station Wittmannsdorf der k. k. Staatsbahnen, dahin erweitert, dass der erwähnten Gesellschaft die Vornahme technischer Vorarbeiten unter den in dem genannten Erlasse näher bezeichneten Modalitäten auch für eine von Leesdorf östlich der Südbahnlinie Wien—Triest verlaufende und sohin nach Uebersetzung oder Unterfahrung der letzteren südlich der Station Vöslau in die ursprünglich intendirte Projectslinie einmündende Trasse gestattet wird.

Wien, am 7. Juni 1900. Z. 24.374.

Erläuternde Bemerkungen zu dem Gesetzentwurfe,

betreffend die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Personen.

(Vrgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66, pag. 1467.)

Das Gewerbegerichtsgesetz vom 27. November 1896, R.-G.-Bl. Nr. 218, hat in § 1, Absatz 2, die Ausdehnung der sachlichen Zuständigkeit der Gewerbegerichte auf die Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen zugelassen. Es mangelt aber zur Zeit an einer Bestimmung darüber, welche der bei den Eisenbahnen und Dampfschiffahrts Unternehmungen beschäftigten Personen als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes anzusehen sind. Dass nicht unterschiedslos das ganze Personal vor die Gewerbegerichte zu weisen ist, bedarf keiner weiteren Ausführung. Die Dienst- und Lohnverhältnisse gewisser Kategorien von Bediensteten, insbesondere jene der Beamten, sind von allen gewerblichen Arbeitsverhältnissen, die sonst zur sachlichen Zuständigkeit der Gewerbegerichte gehören, so sehr verschieden, dass die Zuweisung von Rechtsstreitigkeiten, die aus solchen Verhältnissen entspringen, an die Gewerbegerichte als irrationell bezeichnet werden müsste.

Andererseits ist aber bei jeder dieser Unternehmungen eine mehr oder minder grosse Zahl von Personen beschäftigt, deren Dienstverhältniss, wenn es auch nicht durch die Vorschriften der Gewerbeordnung geregelt wird (Artikel V, lit. l, des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung vom 20. December 1859, R.-G.-Bl. Nr. 227), doch mit dem gewerblichen Arbeitsverhältnisse nach Gegenstand der Dienstleistung und Inhalt des Verhältnisses wesentliche Uebereinstimmungen aufweist. Zwischen die Beamten einerseits und die Kategorie der Arbeiter andererseits, insbesondere der in den Nebenbetrieben und Hilfsanstalten der Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Arbeiter, schiebt sich die grosse Menge der im eigentlichen Verkehrsbetriebe beschäftigten Personen ein, bezüglich deren die geltenden Gesetze keine auch nur einigermassen sicheren Fixpunkte für die Absteckung der Grenzlinie geben. Eine solche Grenze ist aber unerlässlich.

Die Beisitzer des Gewerbegerichtes sind zur Hälfte von den Arbeitern aus ihrer Mitte zu wählen (§ 7, Absatz 3, des Gewerbegerichtsgesetzes). Die Constituirung des Gewerbegerichtes setzt demnach die Durchführung dieser Wahlen und diese wieder die Festsetzung der activen und passiven Wahlberechtigung voraus. Abgesehen davon, wäre die Activirung der Gewerbegerichte für die in Rede stehenden Rechtsstreitigkeiten ohne vorausgehende Abgrenzung der sachlichen Zuständigkeit höchst bedenklich, weil sich bei jedem Falle Competenzzweifel und -Streitigkeiten ergeben und der sachgemässen und raschen Entscheidung solcher Streitigkeiten im Wege stehen, somit eine erfolgreiche Thätigkeit der Gewerbegerichte ausschliessen würden.

Die Regierung erachtet daher, dass es unerlässlich sei, durch eine bindende Norm festzustellen, welche der Bediensteten der Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes anzusehen sind.

Hinsichtlich der bei den eigentlichen Verkehrsbetrieben beschäftigten Personen fällt diese Abgrenzung zweifellos in den Bereich der Gesetzgebung. Denn es handelt sich um einen Gegenstand, den das Gesetz selbst geregelt hat, soweit die gewerbliche Arbeit in Frage kommt. Die Abgrenzung des Arbeiterbegriffes bildet einen wesentlichen Bestandtheil der Vorschriften für die Organisirung der Gewerbegerichte, ist demnach gemäss § 11, lit. l, des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, der Gesetzgebung vorbehalten.

Dagegen könnte allerdings hinsichtlich der in den Hilfsanstalten (Nebenbetrieben) der Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Personen auch schon auf Grund der Vorschriften des Gewerbegerichtsgesetzes der Arbeiterbegriff bestimmt und nöthigenfalls in dieser Hinsicht der Praxis durch eine Verordnung eine Handhabe für die Durchführung des Gewerbegerichtsgesetzes geboten werden. Denn wenn auch die Hilfsanstalten (Nebenbetriebe) der Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen, wie Reparaturs-, Heizhauswerkstätten, Schmieden, Beleuchtungs- und Imprägnirungsanstalten, Schiffswerften, Lebensmittelmagazine u. a. m. als gewerbliche Betriebe im Sinne der Gewerbeordnung wenigstens dann nicht anzusehen sind, wenn sie nicht auch auswärtige Aufträge entgegennehmen und ausführen, so sind doch die Arbeits- und Lohnverhältnisse in diesen Betrieben ähnlich jenen in Betrieben gleicher Art, die sich als gewerbliche Unternehmungen darstellen. Im Nothfalle könnte daher immerhin unter analoger Anwendung der Bestimmungen der Gewerbeordnung und auf Grund des § 5 des Gewerbegerichtsgesetzes die sachliche Zuständigkeit der Gewerbegerichte auf die erwähnten Nebenbetriebe ausgedehnt werden. Die Regierung hält jedoch dafür, dass eine isolirte Behandlung dieser Nebenbetriebe nicht wünschenswerth sei, weil nicht immer zwischen den eigentlichen Verkehrsbetrieben und den Nebenbetrieben (Hilfsanstalten) eine scharfe Sonderung besteht, vielmehr hie und da solche Nebenbetriebe, wie kleinere Heizhauswerkstätten, von dem Betriebspersonale bedient werden, und dieselben Bediensteten mitunter bald im Verkehrsbetriebe, bald wieder in einem Nebenbetriebe Verwendung finden.

Es wäre somit wünschenswerth, dass dieselbe Abgrenzung des Arbeiterbegriffes, die für die eigentlichen Verkehrsbetriebe besteht, auch in Ansehung der Nebenbetriebe Geltung hätte und dass, wenn möglich, die sachliche Zuständigkeit des Gewerbegerichtes für beide Betriebsgruppen gleichzeitig eintritt. Die im Entwurfe vorgelegten Vorschläge beziehen sich daher sowohl auf die in den eigentlichen Verkehrsbetrieben, wie auch auf die bei den Hilfsanstalten (Nebenbetrieben) beschäftigten Personen. Nur hinsichtlich des Betriebes der Dampfschiffahrt auf dem Meere muss eine Unterscheidung gemacht werden. Denn dieser unterliegt den bestehenden Seegesetzen und ist nach Artikel V, lit. m, des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung von der Anwendung der letzteren, und nach § 1, Absatz 2, des Gewerbegerichtsgesetzes von der sachlichen Zuständigkeit der Gewerbegerichte ausgenommen. Die österreichische Handelsmarine besitzt nun Schiffswerften und Stapel, die nicht den Seegesetzen unterliegen, desgleichen Reparaturswerkstätten (Arsenalwerkstätten) u. dgl., die sich als gewerbliche Betriebe darstellen, auf die auch die Bestimmungen des Gewerbegerichtsgesetzes Anwendung finden. Die Vorschriften dieses Gesetzes, das auf der Basis des Gewerbegerichtsgesetzes beruht, sollen sich daher nicht beziehen auf die im eigentlichen Verkehrsbetriebe der Dampfschiffahrt zur See beschäftigten

Personen, sollen aber Geltung haben für die bei den Hilfsanstalten (Schiffswerften) beschäftigten Personen. Bei Bestimmung des Arbeiterbegriffes soll ferner ein Unterschied gemacht werden zwischen den Staatsbahnen und den im Betriebe des Staates stehenden Bahnen einerseits und den Privatunternehmungen andererseits.

Bei allen Arten von Unternehmungen sollen jene Bediensteten nicht als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes anzusehen sein, die zu den Beamten oder Unterbeamten gehören. Bei den Staatsbahnen aber ausserdem auch noch die statusmässig eingereihten Diener. Die Dienstverhältnisse der Beamten und Unterbeamten unterscheiden sich nach allen Richtungen von jenen der Personen, die sonst der gewerbegerichtlichen Jurisdiction unterstehen. Die dienstlichen Verrichtungen der Beamten und zum Theil auch jene der Unterbeamten setzen nicht nur eine besondere Schulung für den Beruf, sondern auch eine höhere allgemeine Bildung voraus. Ihre Thätigkeit nähert sich mehr der Ausübung eines liberalen Berufes als der Verrichtung einer gewerblichen Arbeit. Ihr Verhältniss zur Unternehmung wird nicht durch den individuellen Lohnvertrag bestimmt, sondern durch den Inhalt der den Dienstverband regelnden Vorschriften. Zudem hebt sie die Stabilität ihres Dienstverhältnisses aus der Masse des fluctuirenden und zum Theil wenigstens unter dem Einflusse der Conjunctur stehenden Arbeiterpersonales heraus. Die besonderen Gründe, die für die Schaffung von Gewerbegerichten massgebend waren, treffen somit keineswegs zu, wenn es sich um Streitigkeiten aus dem Dienstverhältnisse der Beamten und Unterbeamten der in Rede stehenden Unternehmungen handelt. Es ist deshalb auch nicht einzusehen, weshalb Streitigkeiten solcher Personen zur Zuständigkeit der Gewerbegerichte gehören sollten, während Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnisse jener Personen, die analoge Diensteszweige bei den eigentlichen Gewerbebetrieben versehen, zur sachlichen Competenz der ordentlichen Gerichte gehören.

Den Beamten und Unterbeamten sind gleichzuhalten die Beamtenaspiranten. Denn diese stellen den Nachwuchs für die Kategorie der Beamten dar, denen sie nach Vorbildung, Gegenstand der Dienstleistung und Stellung im Dienstverbande nahestehen. Sie sind gewissermassen im Vorbereitungsdienste stehende künftige Beamte, wie etwa im Staatsdienste die Praktikanten, Auscultanten u. a. m.

Die Honorarbeamten sind besonders qualificirte, technisch gebildete Hilfsorgane, die zumeist für vorübergehende Aufgaben, insbesondere bei grösseren Bauten vertragsmässig angestellt, später aber meistens in den definitiven Dienst übernommen werden. Sie stehen allerdings nicht in einem organisationsmässigen Dienstverbande, sondern in einem rein privatrechtlichen Lohnvertragsverhältniss zur Eisenbahn. Dagegen kann ihr Dienstverhältniss nach Gegenstand und Umfang ihrer Thätigkeit nur mit jenem der Beamten, nicht aber mit dem Lohnverhältnisse der Arbeiter in Parallele gestellt werden. Das Gewerbegericht würde sich zur sachgemässen Beurtheilung von Rechtsstreitigkeiten aus dem Dienstverhältnisse solcher Honorarbeamten nicht eignen.

Bei den Staatsbahnen und den im Betriebe des Staates stehenden Bahnen müssen aber ausser den Beamten (Beamtenaspiranten, Honorarbeamten) und Unterbeamten auch noch die statusmässig eingereihten Diener aus dem Begriffe der Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes ausgeschieden werden. Sie stehen den Beamten und Unterbeamten zwar nicht nach ihrer Vorbildung, nach Gegenstand und Inhalt ihrer Beschäftigung, wohl aber nach der Beschaffenheit des Dienstverhältnisses nahe. Zufolge der gesetzlichen Bestimmung des § 56 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, ist das Dienstverhältniss der Angestellten bei den unmittelbar von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen zur Staatsverwaltung durch eine besondere Dienstordnung zu regeln. Nach der gegenwärtig geltenden, mit der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 7. April 1898, Z. 16.366, hinausgegebenen Dienstordnung (Dienstpragmatik) für die Bediensteten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen gehören die Diener gleichwie die Beamten und Unterbeamten zu den statusmässig eingereihten Bediensteten (§ 2 D.-O.) und gelten für die Diener hinsichtlich der Principien der Aufnahmsbedingungen, des Rechtes auf eine dauernde Anstellung, auf ständige und auf Nebenbezüge, auf Unverkürzbarkeit derselben, auf Vorrückung, sowie bezüglich der disciplinaren Behandlung und der allgemeinen Rechte und Pflichten überhaupt die gleichen Normen wie für die Beamten und Unterbeamten. Demgemäss ist das Dienstverhältniss der Diener der Staatsbahnen unkündbar, sie sind auf Lebenszeit angestellt und können ebenso wie die Staatsbahnbeamten und Unterbeamten nur aus bestimmten taxativ aufgezählten Gründen in den Ruhestand versetzt (§§ 130 und 131 D.-O.) und abgesehen von den im § 120 der Dienstordnung angeführten besonderen Fällen nur im Disciplinarwege entlassen werden. Die Ansprüche der Diener der Staatsbahnen aus dem Dienstverhältnisse gegen den Staat und die Humanitätsinstitute (Provisionsfonds, Krankencasse etc.) sind nach der Dienstordnung und den Statuten der genannten Institute genau geregelt und deren Austragung zunächst auf den Dienstweg gewiesen (§ 83 D.-O.), wobei jede willkürliche Behandlung eben im Hinblicke auf die genaue Umgrenzung aller Ansprüche, Rechte und Pflichten geradezu ausgeschlossen erscheint. Gemäss § 19 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, und des § 3 der obgedachten Dienstordnung finden überdies auf die Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatsbahnen — insoweit nicht die speciell festgesetzten Ausnahmen zutreffen — die für die Staatsbeamten und Diener geltenden Normen sinngemässe Anwendung, und erscheinen dieselben daher im Allgemeinen als berufsmässig Angestellte des Staates, deren vollständige Gleichstellung mit den wirklichen Staatsbeamten und Staatsdienern in Erwägung steht. In Anbetracht der angeführten Momente ist also zwischen den Dienern der Staatsbahnen und den Arbeitern im Sinne des § 5 des Gewerbegerichtsgesetzes ein so wesentlicher Unterschied wahrnehmbar, dass die Einbeziehung der Diener der Staatsbahnen unter die Gewerbegerichtsbarkeit ganz unbegründet und den Intentionen des Gewerbegerichtsgesetzes auch nicht entsprechend erscheinen würde.

Die vorangeführten, für die Eximirung der Diener der Staatsbahnen sprechenden Umstände treffen dagegen bei den Dienern der Privatbahnen nach keiner Richtung zu. Das Dienstverhältniss der Diener der Privatbahnen ist vielmehr ein viel loseres und bei allen Unternehmungen kündbares, die Kündigungsfrist ist verschieden bemessen, der Umfang ihrer Ansprüche und Rechte ein viel weniger genau und scharf umgrenzter als bei den Dienern der Staatsbahnen, und erscheint die dienstliche Stellung der Diener bei Privatbahnen von der dienstlichen Stellung der

Diener der Staatsbahnen viel wesentlicher verschieden, als von der dienstlichen Stellung der Arbeiter im Sinne des § 5 des Gewerbegerichtsgesetzes.

Bei den Staatsbahnen und den im Betriebe des Staates stehenden Privatbahnen werden somit als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes nur die nicht statusmässig eingereihten Angestellten anzusehen sein, die nicht zur Kategorie der Beamten (Honorarbeamten) gehören. Unter die gewerbegerichtliche Jurisdiction fallen daher ausser den Volontären und Diurnisten, Aushilfsunterbeamten und Aushilfsdienern, Manipulantinnen, die Arbeiter und Taglöhner der eigentlichen Verkehrsbetriebe, insbesondere bei der Bahnerhaltung verwendete Oberbauarbeiter, Arbeiter der Stationsanlagen und Magazine, dann die Vorarbeiter und Arbeiter, inclusive der Taglöhner bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten. Bei den Privatbahnen kommen zu diesen Personen auch noch sämmtliche in den eigentlichen Verkehrsbetrieben und in den Nebenbetrieben beschäftigten Personen der Dienerkategorie, auch wenn sie zu dem systemisirten Personale gehören, also beispielsweise die Conducteure, Bremser, Strecken- und Weichenwächter, das im Stationsdienste verwendete, ferner das gesammte bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten beschäftigte Personal, insofern es nicht in die Kategorie der Beamten oder Unterbeamten fällt.

Bedeutende Schwierigkeiten macht die Abgrenzung des Arbeiterbegriffes bei den Kleinbahnen und den Tramways, weil sowohl die Nomenclaturen, wie auch die Dienstverhältnisse eine grosse Mannigfaltigkeit aufweisen. Man könnte daran denken, die Dauer der Kündigungsfrist als Unterscheidungsmerkmal vorzuschlagen. Doch abgesehen davon, dass es dann möglich würde, durch entsprechende Bemessung der Kündigungsfristen den Kreis der zur Zuständigkeit der Gewerbegerichte gehörigen Streitigkeiten nach Belieben zu bestimmen, wäre eine solche Abgrenzung auch sachlich nicht begründet. Insbesondere werden beispielsweise bei der bedeutendsten dieser Unternehmungen: der Wiener Tramway (Bau- und Betriebsgesellschaft) dieselben Functionen von Bediensteten ganz verschiedener Kategorien verrichtet. Die Conducteure und Kutscher sind zum Theile sogenannte definitive Bedienstete mit einer dreimonatlichen Kündigungsfrist, zum Theile ständige Bedienstete mit vierzehntägiger Kündigungsfrist, endlich sogenannte Aushilfsbedienstete ohne Anspruch auf Kündigung. Die Pferdewärter sind zum geringen Theile definitive, zum grösseren Theile ständige Bedienstete. Die Pferdeärzte sind zum Theil unter die Kategorie der ständigen Bediensteten mit blos vierzehntägiger Kündigungsfrist eingereiht. Die Unterscheidung nach der Dauer der Kündigungsfrist wäre somit unrationell. Dagegen wird sich allerdings auch bei den Kleinbahnen im einzelnen Falle nicht schwer bestimmen lassen, ob ein Bediensteter zu den Beamten oder Unterbeamten zu zählen und somit aus den oben erwähnten Gründen, die auch für derlei Unternehmungen Geltung beanspruchen dürfen, als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtes nicht anzusehen ist. Bei den meisten Kleinbahnunternehmungen liegt schon heute die Unterscheidung zwischen Beamten und Unterbeamten einerseits und den anderen Bediensteten andererseits den Dienstordnungen zugrunde. Immerhin wäre es aber nicht ausgeschlossen, dass bei einzelnen Unternehmungen mit Rücksicht auf die eigenthümlichen Verhältnisse für die Abgrenzung des Begriffes der Beamten und Unterbeamten und der sonstigen Bediensteten nicht genügend sichere Anhaltspunkte gegeben sind. Für diesen Fall ist es unerlässlich, der Regierung die Ermächtigung zu geben (Schlusssatz des § 1), dass sie im Wege der Verordnung die Bediensteten bezeichne, die als Beamte oder Unterbeamte anzusehen sind.

Im Uebrigen sind die Bahnverwaltungen und Schiffahrtsunternehmungen auf Grund des § 2 der Ministerialverordnung vom 23. April 1898, R.-G.-Bl. Nr. 56, verpflichtet, zum Zwecke der Durchführung des Wahlgeschäftes ein vollständiges Verzeichniss der in ihren Betrieben beschäftigten wahlberechtigten Arbeiter vorzulegen.

Im § 2 des Entwurfes wird auf die Grundlagen hingewiesen, nach denen die Art des Lohn- oder Dienstverhältnisses zu beurtheilen ist. In erster Linie ist die ausdrückliche Vereinbarung, der Dienst- oder Lohnvertrag massgebend, in Ermanglung eines solchen jene Vorschriften, die durch stillschweigende Uebereinkunft dem Dienst- oder Arbeitsverhältnisse zugrunde gelegt wurden, wie Dienst- oder Arbeitsordnungen, Instructionen, Anstellungsdecrete u. dgl. Selbstverständlich können derlei Vorschriften nicht einseitig von dem einen Theile geändert werden, sondern es ist nach den Grundsätzen des Privatrechtes zu beurtheilen, inwiefern eine, wenn auch nur stillschweigende Willensübereinstimmung hinsichtlich einer Aenderung des ursprünglichen Verhältnisses zustande gekommen ist. Eine Aenderung der Dienst- oder Arbeitsordnung wird beispielsweise, wenn nicht eine ausdrückliche Erklärung vorliegt, hinsichtlich der schon früher angestellten Personen erst mit Ablauf der Kündigungsfrist für beide Theile zum Bestandtheil des Arbeitsvertrages werden.

Die Bestimmungen des § 3 sollen den Zweifeln begegnen, die sich über die örtliche Zuständigkeit insbesondere hinsichtlich der Rechtsstreitigkeiten des im Fahrbetriebe thätigen Personals leicht ergeben könnten. Es soll jenes Gewerbegericht zuständig sein, in dessen Sprengel sich die Betriebsstätte (Etablissement) befindet, unter deren Personalstand der Arbeiter eingereiht oder der er dienstlich zugewiesen ist. In diesem Etablissement hat das Dienstverhältniss seinen Sitz, von ihm aus empfängt der Arbeiter seine Weisungen, dort werden seine Bezüge verrechnet und ausbezahlt und dort hat er seine Ansprüche zu stellen, seine Wünsche und Beschwerden vorzubringen. Mangels dieser Voraussetzungen sollen jene Momente (Leistung der Arbeit und Zahlung des Gehaltes oder Lohnes) für die örtliche Zuständigkeit massgebend sein, die auch schon im § 23 des Gewerbegerichtsgesetzes für die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit bezeichnet sind.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahn Magistratsstrasse—Börse—Freyung—Burgtheater—Rathhaus in Wien. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von med. univ. Dr. H. Th. Hillischer vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige, elektrische, mit patentirtem Oberflächen-Contactsystem als Probestrecke zu betreibende, circa 2·4 km lange Kleinbahn in Wien von der Magistratsstrasse durch die Ebendorferstrasse, Grillparzergasse über den Franzensring, dann durch die Mölkerbastei, Schottenbasteigasse, Helferstorferstrasse, Börsegasse, Renngasse, Freyung, Teinfaltstrasse den

Franzensring abermals durchquerend, zum Rathhause, sowie endlich durch die Lichtenfelsgasse und Rathhausstrasse die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung anschliessend an dieselbe auch die politische Begehung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 23.758.]

Projectirte Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Friedland i. B. vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Friedland der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn über Neustadtl und Heinersdorf zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Friedeberg in Preussisch-Schlesien, die Stationscommission und sodann die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, eventuell auch die commissionelle Bestimmung des Grenzübergangspunktes und die Festsetzung der auf dem Bahnhofe Heinersdorf aus Anlass des eventuellen Anschlusses erforderlichen baulichen Herstellungen vorzunehmen. [E.-M.-Z. 12.869.]

Localbahn Krakau - Kocmyrzów. (Bialuchabachbrücke in km 4·110.) Der von der Bauunternehmung Jakob Judkiewicz in Krakau vorgelegte Plan der Mauerwerksanlage der bereits ausgeführten Bialuchabachbrücke in km 4·110 der Localbahn Krakau-Kocmyrzów wurde nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 20.930.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien, bezw. Strasseneisenbahnen ertheilt:

1. Mit Erlass vom 16. Mai, Z. 29.472, dem Advocaten Dr. Heinrich Frankl in Trencsén für eine von der Station Tepla-Trencsén-Teplicz der Linie Galántha—Zsolna (Sillein) und der Linie Tepla-Trencsén-Teplicz—Vlárapass der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende,
   a) über Dobra, Apátfalu, Nagy-Kubra bis zur kgl. Freistadt Trencsén führende normalspurige Localbahn,
   b) von dort aus bis zum Bade- und Curorte Tepla-Trencsén-Teplicz und mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Teplicz bis zum dortigen Bade-Etablissement führende normalspurige Strasseneisenbahn mit Motorenbetrieb

auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 16. Mai, Z. 30.347, dem Gutsbesitzer Franz Hertelendy in Lesencze-Toma, dem Fabrikanten Sigmund Eitner und dem Civilingenieur Nikolaus Stein in Budapest für eine von der Station Sümeg der Linie Ukk—Tapolcza der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen ausgehende und diese über Csabrendek, Káptalaufer, Devecser und Noszlop mit der Station Pápa der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Pápa-Csorna verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 16. Mai, Z. 30.907, der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Franz Rethey & Hermann Pallós für eine von der Station Debreczen der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Szabolcs über Sámson, Tamási (Szabolcs-Tamási), Nyir-Adony und Szanád in der Station Nyir-Bátor der Linie Nyiregyháza—Mátészalka des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 16. Mai, Z. 31.130, dem Budapester Advocaten Dr. Valentin Eötvös und Consorten für eine
   a) von der Station Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) der Südbahn-Gesellschaft, der Linie Székesfehérvar—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Székesfehérvár — Adony-Szabolcz — Paks abzweigende und diese über Szt. Mihály, Jenö, Csájhágh, Kenese, Vörös-Berényi, Polozsmak, Balaton-Füred, Aszöfö, Balaton-Udvary, Akali, Puszta-Ságh, Zánka, Kovés-Kálla, Kövago-Eörs und Gyulakezi in der Station Tapolcza mit der Linie Ukk—Tapolcza der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen verbindende,
   b) von der zukünftigen Station Puszta-Ságh aus die Linie a) über Szebeszt, Badacsony-Tomay und Balaton-Ederics an einem geeigneten Punkte mit der Linie Balaton-Szt. György—Keszthely—Tapolcza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1899, Vorconcession Post 2) verbindende,
   c) von der zukünftigen Station Vörös-Berényi aus die Linie a) in der Station Veszprém mit den Linien Györ—Kis-Czell—Szombathely—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Györ—Lepsény — Uj-Dombovár und Boba — Székesfehérvár verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 16. Mai, Z. 31.240, dem Gutsbesitzer Julius Laszkáry in Budapest für eine
   a) von der Station Balassa-Gyarmat der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahnen Aszód-Losonez und Csata — Balassa-Gyarmat abzweigende, über Zahora, Szély, Szklabonya, Kis-Ujfalu, Kis-Kürtös und Nagy-Kürtös bis Kékkö (Comitat Hont) führende,
   b) von der zukünftigen Station Szklabonya der Linie a) abzweigende, über Ebeczk und Alsó-Fehérkut bis Felsö-Fehérkut führende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 16. Mai dem Gutsbesitzer Erwin Steinbach de Hidegkut in Budapest für eine von der Endstation der Betriebslinie Budapest—Hüvösvölgy (im Ofner Gebirge) der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft ausgehende und in deren Fortsetzung bis zum Wallfahrtsorte Maria-Remete führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Ausbaumodalitäten der Linie nächst dem Quai-Corso am linken Donauufer.) Die Trasse der Quai-Corso-Linie der Stadtbahn-Gesellschaft (vergl. Nachtrag zur gesellschaftlichen Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 60) wird im Sinne des von der Regierung genehmigten Grundbenützungsvertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47) auf einem in der Höhe des Promenadeweges am Quai-Corso zu erbauenden Viaducte führen, und zwar knapp an der steinernen Parapetmauer, die zum Schutze des Corso gegen abnorme Hochwässer erbaut wurde. Da diese Mauer nun an mehreren Stellen durchbrochen werden wird, um den Zugang zu den Haltestellen der Züge zu gestatten, erhielt die Direction der Gesellschaft den Auftrag zur Herstellung wasserdichter Verschlussstücke aus starkem Eisenblech, welche bei Herannahen einer sich eminent zeigenden Ueberschwemmungsgefahr in die Oeffnungen einzustellen sein werden.

— (Projectirte Führung einer Theilstrecke durch die Mestergasse als Unterpflasterbahn.) Da die Trasse der neuen, durch die Mestergasse zur Station Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) zu erbauenden Linie der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 und 59) zwischen den hauptstädtischen Viehstallungen und dem Viehmarkte führt, soll zur Vermeidung von Verkehrsstörungen durch das constante Hin- und Hertreiben des Viehes und der damit verbundenen Gefahren für das fahrende Publicum die dadurch berührte Theilstrecke der Linie als Unterpflasterbahn geführt werden. Die Kosten dieses Baues sind mit K 350.000 präliminirt.

— (Projectirter Bau einer Linie im V. Stadtbezirke [Leopoldstadt].) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat den Bau einer vom Waizner Boulevard ausgehenden (im Anschlusse an die dort führende Hauptlinie der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft), durch die Grosse Feldgasse bis zur Andrássystrasse, und nach deren Durchquerung bis zur Königsgasse führenden Linie beschlossen. Dem Projecte zufolge soll die Linie im Bereiche der zu beiden Seiten der Andrássystrasse führenden Strassenzüge durchaus doppelgeleisig, die Uebersetzuug der Andrássystrasse aber aus Verkehrssicherheitsrücksichten eingeleisig hergestellt werden.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Miskolcz. (Ausbau der Hauptlinie bis zum Eisenwerke von Diósgyör.) Die Miskolczer Handels- und Gewerbekammer hat im Vereine mit der Miskolczer Strasseneisenbahn den Beschluss gefasst, die Hauptlinie des städtischen Netzes bis zur Stadt Diósgyör und zu den dortigen staatlichen Eisenfabriken und Schienenwalzwerken in dem Falle zu verlängern, wenn ihr von Seiten der betheiligten Ministerien gestattet würde, diese gleichfalls mit elektrischer Kraft zu betreibende Linie in den Strassenkörper der Diósgyör mit Miskolcz verbindenden Staatsstrasse zu legen. Die Rentabilität des Baues dieser circa 6 km langen Linie ist durch Uebernahme der Zustreifung der Erzeugnisse der Walzwerke zur Station Miskolcz als gesichert zu betrachten.

Elektrische Eisenbahn Pressburg-Wien. (Participation des Pressburger Municipiums an der Finanzirung der Unternehmung.) Wie berichtet wird, ist der für die ungarische Theilstrecke der Linie Pressburg—Hainburg—Petronell—Fischamend—Schwechat—Wien (vergl. Vorconcession Post 3, Vrdgs.-Bl. Nr. 111 ex 1898) erforderliche Stammactienbeitrag über Aufruf des Bürgermeisters von Pressburg überzeichnet worden, sonach diese Angelegenheit ungarischerseits als erledigt zu betrachten ist. Es wurde beschlossen, eine neuerliche Eingabe an den niederösterreichischen Landesausschuss zu richten und das Actionscomité zu ersuchen, demnächst deputativ bei den Landtagsabgeordneten des Bezirkes, dem Bürgermeister der Stadt Wien und der Staatseisenbahn-Gesellschaft vorzusprechen, um eine ehebaldigste günstige Erledigung der noch ausständigen Vorbedingungen zu erwirken.

Projectirter Bau einer Verbindungsbahn zwischen den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und dem Budapester Viehmarkte. (Veterinärpolizeiliche Vorsichtsmassregeln.) Die Direction des Landes-Agricultur-vereines strebt die Herstellung einer von der Station Budapest-Ferenczváros oder einem sonst geeigneten Punkte der südlichen Linie der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden, bis in den Bereich des grossen Viehmarktes führenden Verbindungsbahn an, um das Schlacht- und Handelsvieh direct am Marktplatze auswaggoniren zu können. Dem Gutachten des der Budapester hauptstädtischen Municipalverwaltung unterstehenden Ingenieuramtes zufolge sollen am Marktplatze im veterinärpolizeilichen Interesse von einander räumlich getrennte Verladerampen, und zwar für als gesund, daher sofort verkäufliches Vieh, für Contumazvieh, schliesslich für die Abfuhr des Düngers vom Platze und aus den Stallungen hergestellt werden.

Projectirter Bau einer Industriebahn im Bereiche des am rechten Donauufergebiete gelegenen Budapester Extravillan. (Beschluss.) Ein Consortium von Fabriksetablissements-Besitzern, welchem auch die Direction der im grossen Stile betriebenen Kabelfabrik „Percy & Schacherer" angehört, hat den Beschluss zum Ausbaue einer sich in den Kelenföld und Lágymányos benannten Extravillan-Territorien Budapests verzweigenden Industriebahn gefasst, welche die dort bereits im Betriebe stehenden bedeutenden Industrie-Etablissements mit der gemeinsamen Station Budapest-Kelenföld der Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden wird. Ober- und Unterbau, sowie die Brückenobjecte etc. dieser mit elektrischer Kraft zu betreibenden Linien sollen derart stark ausgeführt werden, um auch den Verkehr normaler Locomotiven, vollbeladener Eisenbahnwagen und selbst ganzer Züge nach Kelenföld zu gestatten. Die Interessenten rechnen darauf, dass die Anlage einer Fabriksstadt im Bereiche dieser beiden für Fabriksbetriebe aller Art besonders günstig gelegenen Gebietstheile durch den Bau der projectirten Industriebahn wesentlich gefördert werden wird.

Torontáler Comitats-Localbahnen. (Ausserordentliche Generalversammlung.) In einer jüngst abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung des Municipiums des Torontáler Comitates, dessen Localbahnen Eigenthum des Comitates sind und von der dem Vicegespan direct unterstellten Betriebsdirection geleitet werden, wurde folgender Antrag des ständigen Comitatsausschusses acceptirt: Der Vicegespan wird angewiesen, den Ankauf dieser Bahnen durch den Staat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1899) zu urgiren. Sollte er diesbezüglich keinen Erfolg erzielen, so ist die Uebernahme der Bahnen in den Betrieb der Ungarischen Staatsbahnen unter vortheilhaften Bedingungen zu erwirken. Der Vicegespan wurde ferner bevollmächtigt, Schritte in Angelegenheit der Aufnahme eines Anlehens im Betrage von K 12,500.000 zu unternehmen.

Budapest — Uj-Pest — Rákos-Palotaer Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Johann Radocza die fünfte Generalversammlung der Actionäre der Strasseneisenbahn-Gesellschaft der mit elektrischer Kraft betriebenen Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palotaer Linie statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre Gestion im Betriebsjahre 1899 zur Verlesung. Dieser constatirt, dass im abgelaufenen Jahre im Personenverkehre 82.900 Züge verkehrten, die insgesammt 1,351.500 km durchliefen. Im Frachtenverkehre wurden bei einer Leistung von 115.805 t-km 38.361 t Frachten befördert. Die Einnahmen aus dem Personen- und Lastenverkehre betrugen K 453.703, die sonstigen Einnahmen K 18.816, zusammen K 472.519, welchen K 359.653 Ausgaben gegenüberstehen. Der Reingewinn beträgt sonach K 112.866 und zuzüglich des vorjährigen Gewinnvortrages von K 18.030, insgesammt K 130.896. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge des Directionsrathes beschloss die Versammlung, vom Reingewinne den Betrag von K 112.780 zur Bezahlung einer Dividende von fünf Kronen per Actie zu verwenden und den verbleibenden Gewinnrest per K 18.116 auf neue Rechnung vorzutragen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 31. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Max Falk und in Anwesenheit von 54 Actionären, welche einen Besitz von 25.300 Actien repräsentirten, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kaschau-Oderberger Eisenbahn statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1899 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen im Jahre 1899 die Einnahmen fl. 8,708.998·64 (+ fl. 497.195·35), die Ausgaben dagegen fl. 4,872.024·49 (+ fl. 452.296·31), so dass ein Betriebsüberschuss von fl. 3,836.974·15 (+ fl. 44.899·04) resultirte. Das unverhältnissmässige Anwachsen der Ausgaben wurde durch mehrfache Umstände verursacht. In erster Reihe muss darauf hingewiesen werden, dass das Gros des Waarenverkehres (beiläufig 70 bis 80 pCt. desselben) jene Massengüter billigsten Tarifes bilden, von denen besonders Mineralkohle, Eisenerz und Eisensulphat mit Rücksicht auf die bestehenden Concurrenzverhältnisse zu einem den Selbstkosten nahekommenden Tarife befördert werden müssen. Ausserdem wurden unter dem Titel von nicht eigentlichen Betriebsausgaben für Zinsen, Steuern etc. um fl. 238.301·64 mehr ausgegeben als 1898, und gelangen die Auslagen des Iglóer Internats auf diesem Capitel jetzt zum ersten Male zur Berechnung. Ein berücksichtigungswürdiger Hauptgrund dieser Unverhältnissmässigkeit liegt jedoch darin, dass die Gesellschaft mit den Betriebseinrichtungen der Bahn nicht mehr in der Lage ist, den stets wachsenden Verkehr mit verhältnissmässig geringeren Kosten so abzuwickeln, wie dies bei entsprechenderen Einrichtungen möglich gewesen wäre. Die am 5. Februar 1899 erfolgte Inbetriebsetzung des zweiten Geleises der Strecke Csácza—Jablunkau hat nicht genügt, diesem Zustande gründlich abzuhelfen, und so wurden mit den beiden Regierungen Verhandlungen gepflogen, damit die Kosten jener unbedingt nöthigen Investitionen durch eine consolidirte Investitionsanleihe gedeckt werden. Die reinen Betriebsausgaben sind mit den Leistungen in zufriedenstellendem Verhältnisse, denn während sich die Zugskilometer um 6·14 pCt. und die beförderten Bruttotonnen um 5·34 pCt. erhöhten, sind zwar die Gesammtausgaben um 10·23 Percent gestiegen, es sind jedoch in dieser Zunahme die nicht eigentlichen Betriebsausgaben mit 4·88 pCt. enthalten. Der Betriebscoëfficient ist demnach noch immer günstig, da die eigentlichen Betriebsausgaben blos 47·66 pCt. der Einnahmen in Anspruch genommen haben. Infolge dieses Umstandes ist die Gesellschaft auch jetzt in der Lage, dass die Einnahmen der ungarischen Linie nicht allein das Staatsgarantieerforderniss für die Silbertitres vollkommen decken, sondern fl. 77.652·62 in Silber zu Gunsten der Goldgarantie übrig bleiben, so dass unter Hinzurechnung des Ueberschusses der österreichischen Strecke aus der Goldgarantie fl. 357.444·09 gedeckt werden können, und somit die Staatsgarantie in Gold anstatt der vorjährigen Gulden 330.391·88 blos mit fl. 293.589·69 in Anspruch genommen wird. Nachdem die aus der öfter erwähnten schwebenden Schuld von fl. 1,200.000 zur Verfügung gestandenen Beträge vollständig aufgebraucht wurden, war die Direction gezwungen, mit Genehmigung beider Regierungen eine neue schwebende Schuld von Gulden 1,900.000 aufzunehmen. Zu Lasten dieser schwebenden Schuld wurden bis Ende 1899 folgende Ausgaben verrechnet: auf der ungarischen Linie: Ausbau des zweiten Geleises fl. 285.743·49, sonstige Bauten und Investitionen fl. 231.331·62, Anschaffung von 10 Gepäckswagen und 10 Personenwagen fl. 99.600, zusammen fl. 616.677·11; auf der österreichischen Strecke: Ausbau des zweiten Geleises fl. 607.108·60, Erweiterung der Stationen Dombrau und Orlau fl 200.159, zusammen fl. 807.267·60. Infolge der stetigen Zunahme des Verkehres war die Direction bemüssigt, ausser den im vorjährigen Berichte erwähnten 10 Locomotiven noch weitere 10 Maschinen dringend anzuschaffen, deren Kosten noch nicht verrechnet wurden. Auf den gesellschaftlichen Linien wurden im Jahre 1899 befördert: 2,619.206 Personen, 4694 t Reisegepäck, 12.428 t Eilgüter und 4,411.808 t Frachtgüter. Der Staud der Fahrbetriebsmittel war Ende 1899 folgender: 115 Locomotiven, 109 Tender, 273 Personen-, Gepäcks- und Postwagen und 2776 Lastwagen. Schliesslich liefert der Bericht auf Basis statistischer Daten den die günstige Situation der Unternehmung constatirenden Nachweis einer progressiv zunehmeuden Entwicklung der Unternehmung, und zwar nicht nur der stufenweisen Zunahme des

Personenverkehres im internen und im Wechselverkehre mit dem Auslande, sondern auch des Güterverkehres im Anschlusse an die Nachbarbahnen. Während im Jahre 1873 die Einnahmen fl. 2,481.782, die Ausgaben fl. 2,341.471 und der Betriebsüberschuss fl 160.311 betrugen, zeigt das Jahr 1883 bereits Einnahmen von fl. 4,317.857, Ausgaben mit fl. 2,375.140 und einen Betriebsüberschuss von fl. 1,942.716; von hier ab ist die Entwicklung des Verkehres eine immer günstigere, so dass das Jahr 1899 bereits mit einem Betriebsüberschusse von fl. 3,836.974 figurirt, nämlich mit Einnahmen von fl. 8,708.998 und mit Ausgaben von Gulden 4,872.024. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung der von der Direction getroffenen Verfügungen und Anträge ertheilte die Versammlung der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium. Bei dem der Generalversammlung folgenden Wahlacte wurden die Directoren Dr. Max Falk und Theodor Ritter von Taussig auf fünf Jahre wiedergewählt und die übrigen Mitglieder der Direction sowohl als des Aufsichtsrathes in ihren bisherigen Functionen bestätigt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Eröffnung des Haltepunktes Mantern ach für den Personenverkehr.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 15. Mai der an der Strecke Luxemburg—Wasserbillig zwischen der Station Wecker (2·919 km) und dem Haltepunkte Mertert (4·382 km) gelegene Haltepunkt Mantern ach für den Personenverkehr eröffnet worden.

— (Schliessung des Haltepunktes Gandringen und Eröffnung der Haltestelle gleichen Namens.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist der an der Strecke Hagendingen—Gross-Moyeuvre der elsass-lothringischen Eisenbahnen gelegene Haltepunkt Gandringen am 20. Mai als solcher aufgelassen und an dessen Stelle die neu eingerichtete Haltestelle Gandringen (2 910 km von der Station Hagendingen und 2·714 km von der Station Rombach entfernt) für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und vollen Güterverkehr eröffnet worden.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Magdeburg: Aenderung der Benennung der Station Marienborn.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 28. Mai erhält zur Unterscheidung von der an der Strecke Mainz—Arnsheim (Directionsbezirk Mainz) gelegenen Station Marienborn die gleichnamige Station des Directionsbezirkes Magdeburg vom 1. Juni ab die Bezeichnung „Marienborn (Provinz Sachsen)".

— (Directionsbezirk Königsberg i/Pr.: Eröffnung der Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg.) Am 1. Juli wird die 63·504 km lange Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg mit den Zwischenstationen: Grünfliess, Haltestelle (ab Neidenburg 7·576 km); Muschaken, Haltestelle (17·688 km); Puchallowen, Haltestelle (26·453 km); Klein-Piwnitz, Haltepunkt (33·779 km); Willenberg, Bahnhof (42·214 km); Jeschonowitz, Haltestelle (48·340 km); Gross-Schiemanen, Haltestelle (53·853 km) und Corpellen, Haltepunkt (60·105 km) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Diese Nebenbahn hat in Neidenburg (Strecke Allenstein—Soldau) und in Ortelsburg (Strecke Allenstein—Lyck) unmittelbaren Anschluss an die Staatsbahnstrecken und ist zur Bedienung des Durchgangsverkehres bestimmt.

— (Eröffnung der Haltestelle Grabowen für den Gesammtverkehr.) Nach einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist am 1. Juni die an der Strecke Angerburg—Goldap gelegene Haltestelle Grabowen für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden jedoch in der vorgenannten Haltestelle nicht abgefertigt.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Bahnstation V. Classe Ernsgaden.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wird am 1. Juli die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Classe Ernsgaden der Bayerischen Staatseisenbahnen nunmehr auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg eröffnet werden.

— (Trennung des Schrankendienstes vom Bahnaufsichtsdienste bei den Staatsbahnen.) Infolge der fortschreitenden Beseitigung schienengleicher Wegübergänge, der wachsenden Vermehrung der Züge auf den Hauptbahn-, insbesondere den Schnellzugsstrecken und den Strecken mit Vorortevorkehr, der Entbindung der Stationen von dem Blockdienste, sowie der Bestimmungen über die tägliche Dienstzeit veranlasste die Verwaltung der Bayerischen Staatsbahnen, allmählig eine Trennung des Schrankendienstes vom Bahnaufsichtsdienste ins Auge zu fassen, und hat die General-Direction in dieser Richtung jüngst eine umfangreiche Weisung an die Oberbahnämter erlassen. Dieselbe bezweckt zugleich einerseits eine gesichertere Durchführung der Bahnbegehung, andererseits schützt sie das Streckendienst leistende Personal auf Strecken mit Fernsprechern vor der bisherigen, durch die ständige Bedienung der Fernsprecher erwachsenen Mehrbelastung. Bei dieser Trennung kann der Bahnüberwachungsdienst nur gewinnen; denn es entfällt die nicht selten eintretende Behinderung der Streckenbegehungen infolge von Verspätungen und Unregelmässigkeiten im Zugsverkehre und ist dem Streckenwärter bei angemessener Ausdehnung einer zur Tageszeit statthabenden Streckenbegehung Gelegenheit gegeben zur Vornahme von Bahnunterhaltungsarbeiten, als Ableiten von Wasser, Wegräumen von Schnee, Räumung der Gräben, Anziehen der Schrauben des Bahnoberbaues, Unterkrampen loser Schwellen, Ausgrasen und Einebnen der Bettung, Bewachung gefahrdrohender Stellen, Löschen beginnender Böschungs-, Moos- und Waldbrände u. s. w. Ausserdem soll durch die in Aussicht genommene Trennung die Möglichkeit geboten werden, älteres, in seiner Gesundheit geschwächtes oder verunglücktes Personal (Unfallrentner) noch zu verwenden, da derartige Arbeiter und Bedienstete oftmals nicht mehr zu dem schweren und anstrengenden Strecken- und Bahnunterhaltungsdienst, wohl aber zu dem, besondere Anforderungen an körperliche Rüstigkeit nicht stellenden Schrankendienst geeignet sind. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Sachsen. (Schülerkarten auf den Staatsbahnen.) Durch den neuen sächsischen Binnentarif ist die Beförderung auf Schülerkarten für den Bereich dieser Bahnen neu geregelt worden. Die frühere Verschiedenheit in der Preisbemessung der Schülerkarten für alle Schultage, dahingehend, dass Karten auf ein volles Jahr eine höhere Ermässigung genossen als Karten auf eine kürzere Zeit, ist dabei in Wegfall gekommen und die höhere Ermässigung auch auf Karten der letzteren Art ausgedehnt worden. Dagegen gelten solche Karten nicht nur an den Schultagen, sondern an den Werktagen überhaupt, also auch an schulfreien Werktagen; nur Sonn- und Festtage sind nach wie vor ausgeschlossen. Gleichwohl ist hie durch eine Vertheuerung des bisherigen Preises von solchen Schülerkarten auf ein volles Jahr nicht eingetreten. In der Einrichtung der Schülerkarten für bestimmte einzelne Tage tritt, abgesehen von dem nachstehend erwähnten Falle der Lösung mehrerer solcher Karten für Geschwister, keine Aenderung ein. Karten für bestimmte Tage werden nunmehr an Confirmanden nicht nur zum Besuche des Confirmationsunterrichtes, sondern auch zum Besuche des Gottesdienstes ausgegeben. Die Schülerkarten werden, wie bisher, auf die Zeit von 1 bis 12 vollen Monaten ausgestellt; die Giltigkeit kann mit jedem beliebigen Tage beginnen. Für die Geschwister eines Schülers, für den eine Schülerkarte gelöst wird oder bereits gelöst ist, werden auf die Zeit der Giltigkeit jener Karte Schülerkarten zum halben Preise ausgegeben. Der Bestellung auf eine Schülerkarte ist eine Bescheinigung des Schulvorstandes über den Schulbesuch, bei Confirmanden des Pfarrers, nach vorgeschriebenem Vordrucke beizufügen. Bestellscheine und Vordrucke zu den Bescheinigungen werden von den Fahrkartenausgabestellen unentgeltlich verabfolgt.

[„Dresdener Zeitung."]

Württemberg. (Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Nebenbahn Nürtingen-Neuffen für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr.) Zufolge einer Kundmachung der Direction obiger Eisenbahn-Gesellschaft ist am 1. Juni die normalspurige Nebenbahn Nürtingen-Neuffen mit den Stationen Nürtingen, Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr eröffnet worden.

— (Württembergische Staatseisenbahnen: Eröffnung des Haltepunktes Oberboihingen für den Personenverkehr und beschränkte Abfertigung von Reisegepäck und Hunden.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 1. Juni der an der Linie Plochingen—Tübingen der Württembergischen Staatseisenbahnen zwischen den Stationen Unterboihingen und Mürtingen liegende Haltepunkt Oberboihingen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in beschränktem Umfange eröffnet worden.

Schiffahrt.

Projectirter Bau eines die Donau mit der Theiss verbindenden Schiffahrtscanals. (Technische Vorarbeiten.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und dem Ackerbauminister vor Längerem bereits eine technische Commission zum Studium der Frage des Donau-Theiss-Canals delegirt, welche gegenwärtig die geographische Beschaffenheiten der Trasse, als auch die hydrotechnischen Verhältnisse der beiderseitigen Flussgebiete studirt. Dem Projecte zufolge (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1898) soll der Canal unterhalb Budapest von der Donau aus- und nächst Szeged in die Theiss einmünden, ferner von dort aus am linken Theissufer zum Anschlusse an den Franzens-Canal fortgesetzt werden. Als Variante liegt ein zweites Project vor, welchem zufolge der von der Insel Csepel gebildete Soroksárer Donauarm canalisirt, und erst von dessen Ausmündung in den Hauptstrom bei Tass aus der Canal bis Csongrád in die Theiss geführt werden soll. Diese Trasse, welche im Vergleiche zur Szegeder Trasse wesentlich kürzer und rascher durchführbar, daher auch weniger kostspielig wäre, hätte jedoch den Nachtheil, dass die Provenienzen der südlicher gelegenen, intensiv cultivirten Tiefebene vorerst stromaufwärts der Theiss, auf dieser bis Csongrád remorquirt werden müssten. Da nun bei Lösung dieser Fragen commercielle, verkehrspolitische und finanzielle Momente in Berücksichtigung zu ziehen sind, hat, wie aus Budapest berichtet wird, der mit den Vorarbeiten für den Donau-Theiss-Canal betraute Staatsingenieur im Auftrage des Handelsministeriums an die Stadtbehörde eine Zuschrift gerichtet, in welcher er bittet, die Frage des Canals vom Standpunkte der volkswirthschaftlichen und Verkehrsinteressen der Hauptstadt studiren und ihm das Resultat mittheilen zu wollen. Namentlich wünscht er Daten über die Quantität und Beschaffenheit der Waaren, zu deren Beförderung der Canal zu dienen haben würde, sowie um Anhaltspunkte über die Errichtung neuer industrieller und landwirthschaftlicher Etablissements, welche der neue Canal voraussichtlich zur Folge haben dürfte.

Projectirter Handels- und Winterhafen in Ujvidék. (Ministerialbeschluss.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Anlage eines Handels- und Winterhafens in Ujvidék (Neusatz) und die Einrichtung der dortigen Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Donau-Umschlagstation beschlossen. Die Station Ujvidék verdankt ihre commercielle Bedeutung sowohl ihrer Lage am Strome, als auch der Einmündung von vier Eisenbahnen. Die Anlage ausgedehnter Quais bedingt eine umfassende Regulirung der Ujvidéker Donauuferstrecke. Die Ausführung dieses Projectes ist für die Hinterländer Slavonien, Bosnien u. s. w. von Bedeutung, und zwar insbesondere für den Pflaumen- und Pflaumenmus-, sowie auch den Eichenholz-Export ab Mitrovicza via India—Pétervárad (Peterwardein)—Ujvidék.

Franzens - Canal - Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 6. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten General Stefan Türr die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Franzens-Canal-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1899 zur Verlesung. Diesem zufolge waren im Jahre 1899 das Quantum der verfrachteten Güter (zumeist Getreide) um 826.700 Metercentner und die Einnahmen um K 83.221 grösser als im vorangegangenen Jahre. Schiffahrtsschwierigkeiten traten im abgelaufenen Jahre nicht ein und der Verkehr auf dem gesellschaftlichen Canal gestaltete sich dank der besseren Ernte lebhafter als 1898. Die O-Becseer Schleuse, welche den Canal bereits an Stelle der früheren Bács-Földvárer Schleuse mit der Theiss verbindet, wurde im abgelaufenen Jahre vollständig fertiggestellt und ist als ein ausgezeichnetes Werk zu bezeichnen. Sowohl diese Schleuse, als auch den Zomborer Damm zum Schutze der Donauüberschwemmungen liess Ackerbauminister Ignaz Darányi herstellen. Dieses Abschlusswerk schützt nicht nur den Canal, sondern auch die Hälfte des Bácser Comitates vor Katastrophen. Im Jahre 1899 wurde ein Reingewinn von K 171.770 erzielt. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung der Anträge der Direction beschloss die Versammlung, nach den gesellschaftlichen Obligationen eine Dividende von 1 pCt. auszubezahlen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen, worauf der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt wurde. In einer der Generalversammlung folgenden Sitzung des Directionsrathes wurde der ausscheidende Präsident Stefan Türr neuerdings in seiner Function bestätigt.

Verschiedene Mittheilungen.

Neufeststellung des Wirkungskreises der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz. (Erlass des Eisenbahnministeriums vom 18. Mai 1900, Z. 8766.) Auf Grund des § 3 des Allerhöchst genehmigten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, findet das Eisenbahnministerium zu verfügen, dass der in Unterordnung unter die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau mit der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des localen Betriebsdienstes auf den Staatsbahnstrecken Nepolokoutz—Suczawa und Czernowitz (Zuczka)—Nowosielitza, sowie auf den Linien der Bukowinaer und der Neuen Bukowinaer Localbahnen betrauten k. k. Betriebsleitung in Czernowitz unter grundsätzlicher Aufrechtbaltung des vorgedachten Unterordnungsverhältnisses fortan erweiterte Competenzbefugnisse eingeräumt werden.

Die erweiterte Competenz tritt mit 1. Juli 1900 in Wirksamkeit.

Ueberdies werden der genannten Betriebsleitung vom gleichen Zeitpunkte an die Functionen einer commerciellen Vertretung der Oesterr. Staatsbahnen für die Bukowina, sowie eine solche in Czernowitz bereits bis zum Juli 1896 in unmittelbarer Unterordnung unter das Eisenbahnministerium bestanden hatte, übertragen.

Der der genannten Betriebsleitung nach beiden Richtungen eingeräumte neue Wirkungskreis ist am Schlusse des gegenwärtigen Erlasses abgedruckt.

Mit dem vorhin bezeichneten Zeitpunkte, in welchem die Wirksamkeit dieses Erlasses beginnt, treten die Bestimmungen des bisherigen, mit den Circularien der bestandenen General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vom 11. April 1893, Nr. 50 (V. u. A. Bl. Nr. 16), sowie vom 19. Juni 1894, Nr. 71 (V. u. A. Bl. Nr. 26), verlautbarten Wirkungskreises der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz ausser Kraft.

Wittek m p.

Wirkungskreis der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz.

I.

Der zufolge Erlasses des Eisenbahnministeriums vom 11. Juli 1896, Z. 6779/I (Verordnungsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums 1896, XXIV. Stück, Nr. 54), in Ausführung des § 3, alinea 2 und 3, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung in Czernowitz errichteten k. k. Betriebsleitung obliegt in Unterordnung unter die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau die unmittelbare Leitung und Ueberwachung der drei Hauptzweige des localen Betriebsdienstes auf den Staatsbahnstrecken Nepolokoutz—Suczawa und Czernowitz (Zuczka)—Nowosielitza, sowie die Leitung und Führung des Gesammtdienstes auf den Linien der Bukowinaer und der Neuen Bukowinaer Localbahnen in Gemässheit der für die Führung des Betriebes auf diesen Localbahnen vom Eisenbahnministerium erlassenen speciellen Dienstvorschriften.

Die Betriebsleitung bildet innerhalb des ihr zugewiesenen räumlichen Bezirkes, sowohl im Bahnerhaltungs- wie im Verkehrs-, Zugförderungs- und Werkstättendienste die den untersten ausführenden Organen (Bahnerhaltungssectionen, Bahnbetriebsämtern und Stationen, dann Heizhäusern, Heizhausexposituren und Werkstätten) unmittelbar vorgesetzte Dienststelle.

Gegen die von der Betriebsleitung in ihrem eigenen Wirkungskreise erlassenen Verfügungen steht den ihr unterstehenden Bediensteten der Beschwerdezug an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau und in höherer Instanz an das k. k. Eisenbahnministerium offen.

Dem Betriebsleiter sind hinsichtlich sämmtlicher ihm unterstellten Dienststellen, und zwar auf den Bukowinaer und den Neuen Bukowinaer Localbahnen, soweit nicht in den obgedachten, für dieselben bestehenden speciellen Dienstvorschriften etwas Anderes bestimmt ist, nachstehende Agenden zur selbstständigen Erledigung überwiesen:

1. die Neuaufnahme von Beamten in der untersten Dienstclasse unter den vom Eisenbahnministerium hinausgegebenen Bestimmungen, die Versetzung und Dienstesenthebung (Versetzung in den Ruhestand) von Beamten der zwei untersten Dienstclassen, in letzterem Umfange auch die Besetzung von Beamtenposten, ferner die Aufnahme (Anstellung), Beförderung (Vorrückung), Versetzung und Dienstesenthebung (Versetzung in den Ruhestand, Kündigung) aller Unterbeamten und Diener einschliesslich der Wächter, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfspersonals innerhalb der für den Bezirk der Betriebsleitung bestehenden Systemisirung und der genehmigten

Präliminarien unter genauer Einhaltung der hiefür bestehenden Directiven, insbesondere der für die Aufnahme in den Dienst aufgestellten allgemeinen und besonderen Bedingungen, dann der Prüfungs- und Beförderungsvorschriften.

Ausserdem wird der Betriebsleitung noch die Versetzung und Dienstesenthebung (Versetzung in den Ruhestand) auch der Beamten der drittletzten (VIII) Dienstclasse in dem gleichen Umfange und unter den gleichen Einschränkungen zur selbstständigen Erledigung im Namen des Eisenbahnministeriums übertragen, wie dieselbe mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 13. November 1899, Z. 52.223 (Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums 1899, LXII Stück, Nr. 102), den Staatsbahn-Directionen bis auf Weiteres überlassen wurde;

2. die Mitwirkung bei den vor der Disciplinarkammer der Staatsbahn-Direction durchzuführenden Verhandlungen gegen Bedienstete der Bukowinaer Linien in der Weise, dass der Vorstand der Betriebsleitung oder dessen Stellvertreter der betreffenden Verhandlung mit berathender Stimme beizuwohnen befugt ist und dessen Meinung in dem betreffenden Berathungsprotokolle entsprechend ersichtlich zu machen ist;

3. die Bewilligung der Dienstalterszulagen an Beamte, Unterbeamte und Diener, sowie diejenige von Verwendungszulagen an Unterbeamte und Diener, soweit die für den Anspruch auf solche Zulagen in den bestehenden Vorschriften gegebenen Voraussetzungen zutreffen; ferner die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen an die unterstehenden Bediensteten bis zum Betrage von K 200 an ein und dieselbe Person innerhalb eines und desselben Rechnungsjahres;

4. in Ansehung der sonstigen dienstlichen Angelegenheiten des ihr unterstehenden Personals:

a) die Befugniss zur Abnahme des Diensteides;
b) das Recht zur Urlaubsertheilung bis zu drei Monaten, insoweit hiedurch keine Substitutionskosten entstehen, oder aber die erforderliche Substitution durch das eigene Personal der Betriebsleitung geleistet werden kann und die Substitutionskosten von derselben aus den ihr ertheilten Personalcrediten bestritten werden können;
c) die Verhängung von Ordnungsstrafen über alle Bediensteten des Bezirkes in dem nach den Personalvorschriften den Staatsbahn-Directionen eingeräumten Umfange;
d) die Führung der Dienstes- und Standesausweise für alle Bediensteten;
e) die Abnahme der Dienstprüfungen des Unterbeamten- und Dienerpersonals, sowie die Autorisirung der Unterbeamten, Diener und Aushifsdiener zur selbstständigen Ausübung des Verkehrsdienstes unter den instructionsmässigen Bedingungen; bezüglich der nach wie vor durch die vorgesetzte Staatsbahn-Direction abzunehmenden Beamtenprüfungen steht der Betriebsleitung das Recht zu, bei denselben durch eines ihrer Organe zu interveniren;
f) die Revision der Stundengelder;

5. die unmittelbare Leitung des Sanitätsdienstes nach Massgabe des den Staatsbahn-Directionen diesfalls eingeräumten Wirkungskreises einschliesslich der Besorgung der Angelegenheiten der Kraukencasse;

6. das Recht zur Verpachtung und Vermiethung von Lagerplätzen, Bahngründen, Baulichkeiten, sowie die Verpachtung von Bahnhofrestaurationen und Buffets, die Bewilligung zum Verkaufe von Zeitungen, Lebensmitteln und sonstigen Gegenständen, mit Ausnahme von Tabak und Cigarren, auf den Bahnhöfen und die Feststellung des hiefür zu zahlenden Pachtschillings, ferner die Bewilligung zur Anbringung von Placaten und Ankündigungen aller Art auf den Bahnhöfen und in deren Rayon und die Festsetzung der allfällig dafür zu zahlenden Gebühr unter Einhaltung der diesbezüglich bestehenden Normen;

7. die Aufstellung der Präliminarien bezüglich derjenigen Credite, welche nach dem gegenwärtigen Wirkungskreise für die Betriebsleitung auszuscheiden und von derselben selbstständig zu verwalten sind, sowie die Vorlage dieser Präliminarien an die vorgesetzte Staatsbahn-Direction;

8. die Unterstützung der Staatsbahn-Direction Stanislau bei deren pflichtgemäss fortdauernder Ueberwachung des guten Bahnzustandes und der bei den Bauten anzuwendenden Sicherheitsmassregeln. Der Staatsbahn-Direction ist bezüglich der Bauten die thunlichste Berücksichtigung der Urproduction und der Industrie der Bukowina zur Pflicht gemacht.

9. der Abschluss von Verträgen über die an die Staatsbahnstrecken in der Bukowina anschliessenden Schleppbahnen und Industriegeleise nach den hiefür vom Eisenbahnministerium erlassenen einheitlichen Directiven, sowie die Aufstellung von Dienstvorschriften für den Betrieb von Industriegeleisen auf Grund der Betriebsverträge;

10. die Sorge für die rechtzeitige Vornahme aller für die Betriebsführung erforderlichen dienstlichen Verfügungen aus Anlass der Eröffnung neuer Linien, sowie derjenigen von Stationen und Haltestellen, soweit diese Vorsorgen nicht in den vorbehaltenen Wirkungskreis der oberen Behörden fallen.

11. die Handhabung der Bahnpolizei;

12. die Genehmigung von Bauten fremder Parteien auf Bahngrund, bezw. im Bahnrayon, sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe von Bahnhöfen in dem im kürzesten Wege zu pflegenden Einvernehmen mit der Staatsbahn-Direction;

13. die Antragstellung in Bezug auf die Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung für die Bukowinaer Linien unter möglichster Bedachtnahme auf die von der Betriebsleitung erhobenen Wünsche der an der Fahrordnung interessirten Kreise, sowie die Einleitung von Sonderzügen;

14. die Verkehrs-, Telegraphen- und Zugförderungscontrole, sowie diejenige des commerciellen Dienstes, und zwar im einzelnen:

a) die Feststellung der Diensteintheilung und die Ueberwachung der Einhaltung derselben, sowie überhaupt der ökonomischen Verwendung des Personals;
b) die Ueberwachung des executiven Dienstes in den Stationen und bei den Zügen; die Betriebsleitung hat sich demgemäss die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Dienst im Sinne der bestehenden Gesetze im Allgemeinen, der Betriebsordnung und der sonstigen Instructionen und Dienstvorschriften ausgeübt wird, und die Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Zugsverkehres aufrecht erhalten bleibt;
c) die Controle der bestmöglichsten Ausnützung der Zugkraft und des Fahrparkes;
d) die Ueberwachung der Wagenbewegung auf den Stationen;
e) die Sorge für die ökonomische Durchführung des Betriebsdienstes, namentlich in Bezug auf die Personalverwendung;
f) die Stations- und Zugsrevision nach den hiefür bestehenden speciellen Anleitungen; die Fahrkartenrevision erfolgt durch die Zugsrevisoren, doch bleibt es der Betriebsleitung unbenommen, jederzeit auch Fahrkartenrevisionen zu verfügen;
g) die zeitweilige Vornahme der Prüfungen des Stations- und Zugbegleitungspersonals im Sinne der diesfalls bestehenden Vorschriften, sowie die Controle über den Vollzug der seitens der Stationsvorstände, bezw. seitens der hiezu designirten Stationsbeamten vorzunehmenden periodischen Belehrungen und Prüfungen des Personals;
h) die Vornahme von Nachtcontrolfahrten nach eigenem Ermessen;
i) die Begleitung einzelner Züge über specielle Weisung der vorgesetzten Staatsbahn-Direction;
k) von dem von den Controlorganen anlässlich der Stationsrevision in das in der Station aufliegende Revisionsbuch eingetragenen Befunde hat das Bahnbetriebsamt oder die Station eine Abschrift an die vorgesetzte Betriebsleitung einzusenden;
l) der von den Controlorganen anlässlich der Zugsrevision in einem eigenen, vom Zugsführer mitzufertigenden Rapporte eingetragene Befund ist sub Couvert direct an die Betriebsleitung einzusenden; die vorgenommene Revision ist im Stundenpasse zu constatiren;
m) die Abstellung der im Telegraphen-, Verkehrs- und commerciellen Dienste bei den Stations- und Zugsrevisionen und der Stundenpassrevisionen wahrgenommenen Mängel und Anstände;
n) die Stellung und Austragung der in der telegraphischen Dienst- und Privatcorrespondenz vorgefundenen Mängel, sowie die Behandlung der aus der Revision der Telegraphen- und Signaleinrichtungen sich ergebenden Anstände;
o) die Revision der Zugförderungsanlagen und Wasserstationen, sowie die Ueberwachung des Zugförderungsdienstes bei den Zügen in Absicht auf die Ordnung, Regelmässigkeit, Sicherheit und Oekonomie im Zugförderungsdienste, sowie hinsichtlich der Ausnützung der Zugkraft und des Fahrparkes als auch der Verwendung des Maschinenpersonals;
p) die zeitweise Controle hinsichtlich der durch die Heizhausleiter vorzunehmenden Prüfungen und Belehrungen des Personals;
q) die Unterstützung der Staatsbahn-Direction, bezw. des Zugförderungsreferenten derselben in Bezug auf die Controle über die Durchführung der Arbeiten, sowie über die Sicherheitsmassregeln in den Werkstätten;
r) die Einsichtnahme in sämmtliche auf den Dienst der ihr untergeordneten Dienststellen bezughabenden Verfügungen, deren Kenntniss ihr behufs Ausübung der Controle nöthig ist; derartige Verfügungen sind daher an die untersten

Stellen des localen Betriebsdienstes, und zwar unter offenem Siegel stets nur im Wege der vorgesetzten Betriebsleitung zu erlassen, welche in die betreffende Ausfertigung Einsicht nimmt und dieselbe sodann mit aller Beschleunigung, längstens aber binnen 24 Stunden an die unterstehende Dienststelle zu leiten hat;

s) die Vornahme von Erhebungen, insbesondere im Verkehrsdienste, sofern nicht die Staatsbahn-Direction eine commercielle Erhebung anordnet, bezw. die Erhebung sich ausdrücklich vorbehält, dann die Intervention bei den von der Staatsbahn-Direction selbst vorgenommenen Erhebungen;

t) die Intervention aus Anlass von Dienstübergaben;

15. die Regelung des Gepäckträgerdienstes;

16. die Beschaffung des jährlichen Bedarfes an Betriebsmaterialien, soweit dieselben in der Bukowina erzeugt werden und von dort bezogen werden können, und insoweit dieselben nicht ihrer Natur nach zur Einlagerung in den Materialmagazinen bestimmt sind.

Die Betriebsleitung hat diese Beschaffung im Einvernehmen mit der vorgesetzten Staatsbahn-Direction auf Grund der ihr von der letzteren bekanntgegebenen Bedarfsquantitäten vorzunehmen und bei der Vergebung unter gleichen Bedingungen jedenfalls der Urproduction und der Industrie des eigenen Bezirkes den Vorzug zu geben.

Ausserdem steht der Betriebsleitung der Handeinkauf von Materialien und Inventargegenständen bis zum Betrage von K 2000 zu;

17. die meritorische Prüfung der von den untergeordneten Dienststellen über ihren Drucksorten- und Fahrkartenbedarf aufgestellten Präliminarien;

18. die selbstständige Erledigung der seitens des Publicums vorgenommenen Eintragungen in die Beschwerdebücher; die Erledigung aller Reclamationen wegen Verzögerungen, Beschädigungen oder Verlusten von Gepäck, Thieren, Equipagen und Gütern im Localverkehre der in Galizien und der Bukowina gelegenen eigenen und fremden Linien, sofern eine Station des eigenen Bezirkes als Auf- oder Abgabsstation erscheint, bis zum Betrage von K 2000 für den einzelnen Fall nach den reglementmässigen Bestimmungen, daher mit Ausschluss von Begünstigungen aus Billigkeitsrücksichten, sowie auch mit Ausschluss der Auflassung von Lagerzinsgebühren; die Erledigung der aus dem Personentransporte innerhalb derselben Grenze entspringenden Reclamationen und Entschädigungsansprüche (ausgenommen bei Beschädigung von Personen) bis zum Betrage von K 200 für den einzelnen Fall; die Erledigung aller Reclamationen über Wagenverzögerungsgebühren und Wagendeckenmiethen in dem den Staatsbahn-Directionen zustehenden Ausmasse;

19. die Bewilligung von tarifmässigen Fahrbegünstigungen und Frachtermässigungen in dem Umfange, in welchem dieselbe in den besonderen Vorschriften den Staatsbahn-Directionen überlassen ist, dann die Bewilligung von Ermässigungen der localen Nebengebühren im Güterverkehre, als Auf- und Ablegegebühr, Auf- und Abladegebühr, Ueberladegebühr, Hebekrahngebühr, Waaggebühr, Lagergeld, Wagenverzögerungsgebühr u. dgl., in Gemässheit der besonderen Instructionen, sowie die Antragstellung für in den letzteren nicht vorgesehene Fälle;

20. die Bewilligung von nicht tarifmässigen Fahr- und Frachtbegünstigungen in dem nach den bestehenden Specialvorschriften den Staatsbahn-Directionen zustehenden Umfange, einschliesslich der in dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 30. März 1898, Z. 20.003 ex 1897, den Staatsbahn-Directoren diesfalls persönlich eingeräumten Befugnisse;

21. die Gewährung von Frachtgebührencreditirungen und Francaturzwangsbefreiungen nach den hiefür bestehenden Normen;

22. die Verfassung der Bruttotonnenkilometer-Statistik für alle der Betriebsleitung unterstellten Linien und der Personen-Statistik für die der Betriebsleitung unterstellten Localbahnen mit der Verpflichtung der Einsendung dieser statistischen Behelfe an die vorgesetzte Staatsbahn-Direction.

II.

Die Betriebsleitung wird weiter in unmittelbarer Unterordnung unter das Eisenbahnministerium mit den Functionen einer commerciellen Vertretung der Oesterreichischen Staatsbahnen für die Bukowina betraut.

In dieser Richtung hat die Betriebsleitung die tarifarischen und sonstigen commerciellen Interessen der Bukowina selbstständig im Auge zu behalten und namentlich dem Verkehre von und nach Russland, sowie Rumänien transito der Bukowina die besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, dem Eisenbahnministerium nicht nur auf Grundlage der Vorlagen der Stationen commerzielle Quartalberichte zu erstatten, sondern auch im Auftrage des Eisenbahnministeriums über bestimmte commercielle Angelegenheiten Erhebungen zu pflegen, sowie Aeusserungen und Gutachten abzugeben, von denen stets eine Abschrift auch der Staatsbahn-Direction Stanislau zu übersenden ist, welcher vorbehalten bleibt, ihre eventuell abweichende Meinung mittelst besonderen Berichtes an das Eisenbahnministerium zum Ausdrucke zu bringen.

Die Betriebsleitung hat weiter die Anträge der Verwaltungen der Bukowinaer und der Neuen Bukowinaer Localbahnen in tarifarischen Angelegenheiten behufs deren Vorlage an das Eisenbahnministerium direct entgegenzunehmen und mit diesen Verwaltungen alle für die diesfällige Berichterstattung an das Eisenbahnministerium erforderlichen Vorverhandlungen zu pflegen.

Endlich steht der Betriebsleitung in Ausübung dieser Functionen zu, an Parteien in Angelegenheiten der Personen- und Gütertarife, und zwar sowohl für den Localverkehr der Oesterreichischen Staatsbahnen als für den Anschluss- und Verbandsverkehr mit fremden in- und ausländischen Verkehrsanstalten, die geeigneten Auskünfte zu ertheilen.

Ueberetscherbahn. (Generalversammlung.) Am 30. April fand in Bozen unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Andreas Freiherrn von Di Pauli und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Dr. Gottfried Freiherrn von Giovanelli die diesjährige (1.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ueberetscherbahn statt. Bei derselben waren 8 Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1716 Actien mit 136 Stimmen vertraten. Der Verwaltungsbericht umfasst die Zeit von der Constituirung der Gesellschaft (7. Juli 1898) bis Ende 1899, die erste Betriebsperiode die Zeit von der Eröffnung (15. December 1898) bis Ende 1899. Nach der Betriebsrechnung stellten sich die Einnahmen aus der Personenbeförderung auf fl. 44.636, aus dem Gepäckstransporte auf fl. 1391, aus dem Güterverkehre auf fl. 37.909, die verschiedenen Einnahmen auf fl. 4778, sohin die Gesammteinnahmen auf fl. 88.714. Die Ausgaben betrugen fl. 49 827, der Betriebsüberschuss fl. 38.887·6. Behufs Auszahlung einer 4½percentigen Dividende der Prioritätsactien wurde die Garantie der den Betrieb führenden Südbahn-Gesellschaft mit fl. 13.676 in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss die Versammlung die Dotirung des Amortisationsfonds mit fl. 1000, die Vertheilung einer Dividende von 4½ Percent an die Prioritätsactien und den Vortrag von fl. 1 auf neue Rechnung. Excellenz Josef Freiherr von Di Pauli und das turnusgemäss ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Gustav Thalmessinger wurden wieder in den Verwaltungsrath gewählt. Die Herren Arnold Schwarz, Julius Mühleisen und Vincenz Massari (letzterer als Ersatzmann) wurden als Revisoren erwählt. Der Werth der Präsenzmarken für das zweite Geschäftsjahr wurde mit Kronen 10 festgesetzt.

[E.-M.-Z. 25.830.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 29. Mai bei der Firma:

„Localbahn Neuhaus-Neubistritz"

Emanuel Weissenstein, Director der Ersten österr. Jutespinnerei und Weberei in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CI. Stückes.) Das am 12. Juni herausgegebene CI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4919: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Juni 1900, Z. 20.841, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 4920: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Juni 1900, Z. 20.366, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Wiener-Neustadt und dem politischen Bezirke Volosca nach Ungarn.

Nr. 4921: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 21. Mai 1900, Z. 76.827, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Serbien.

— (Inhalt des CII. Stückes.) Das am 15. Juni herausgegebene CII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4922: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 9. Juni 1900, Z. 10.014/II, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für lebende Schweine aus Steiermark.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung einer Agentie in Sarmingstein.

An der bisherigen Haltestelle Sarmingstein wird vom 18. Juni 1900 an eine Agentie fungiren. Von diesem Tage angefangen können demnach Frachten mit Gebührenüberweisung und Nachnahmenbelastung dortselbst aufgegeben und ebendahin befördert werden.

Wien, am 16. Juni 1900. [607]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IIIa zu dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahnen Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg und Tirschnitz-Wildstein-Schönbach gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, ein Nachtrag IIIa zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Tarife der Localbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg;
2. Tarife der Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach;
3. Aenderungen, bezw. Ergänzungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1900. [608]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil IV, Heft 1 und 2, vom 1. October 1898, bezw. 1. Februar 1900.

Die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Bingerbrück und Boppard der kgl. preussischen, bezw. hessischen Eisenbahn-Direction Mainz treten mit 1. Juli 1900 in Kraft.

Wien, am 15. Juni 1900. [609]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn).

Berichtigung eines Druckfehlers.

In dem ab 1. Mai 1900 giltigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr wird auf Seite 187 bei der Station Tirnowa-Semenli in der Rubrik a) der Frachtsatz von 83 Centimes mit sofortiger Giltigkeit auf **683 Centimes** richtiggestellt.

Wien, am 15. Juni 1900. [610]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personenverkehr.

Ergänzung der Fahrtrouten der directen Billets Wien— und Salzburg—Bern.

Mit 1. Juli 1900 wird den directen Billets für den Verkehr Wien— und Salzburg—Bern ausser der tarifmässigen Giltigkeit zur wahlweisen Fahrt über Arlberg—Buchs—Ziegelbrücke oder München—Lindau—Winterthur—Zürich—Aarau—Olten noch die Giltigkeit zur Fahrt über Zürich—Luzern—Langnau unter Beibehaltung der bisherigen Fahrpreise beigelegt.

Wien, am 16. Juni 1900. [611]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. Juli 1900 gelangen directe Personenzug-Fahrkarten zwischen Niederlindewiese und Prag St.E.G. über Hohenstadt—Böhm-Trübau zur Einführung.

Die Fahrpreise betragen in II. Classe K 15·99, in III. Classe K 8·18.

Wien, am 16. Juni 1900. [612]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarifheft 3.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1900 tritt zum Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1898 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält u. A. die Aufhebung von Frachtsätzen für aus dem Tarifverbande scheidende deutsche Stationen, Einbeziehung neuer Stationen in die Classen- und Ausnahmetarife, einen neuen Ausnahmetarif für Porzellanerde von Mauthausen, einen neuen Ausnahmetarif für Aluminium und Calciumcarbid von Lend-Gastein, einen neuen Ausnahmetarif für Thomasschlackenmehl nach Tiroler und Vorarlberger Stationen, geänderte Frachtsätze für Graphitsendungen, endlich Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August 1900 in Giltigkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Pfennigen oder 12 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. Juni 1900. [613]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes (Theil II) und Anhanges.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1900 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. August 1900 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Wiener Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) andererseits, sowie ein Anhang zu demselben zur Einführung.

Mit dem gleichen Tage treten der gleichnamige Tarif, Theil II, vom 1. Jänner 1897 sammt den zu demselben erschienenen Nachträgen, sowie der vom 1. Jänner 1900 giltige Anhang hiezu ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes und Anhanges sind ab 4. Juli 1900 bei den Verbandsverwaltungen und in den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, im Juni 1900. [614]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Neuer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1900, für Frachterhöhungen vom 1. September 1900, gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält ausser „Besonderen Bestimmungen" und „Vorbemerkungen zu den Tarif-Tabellen" Frachtsätze für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsclassen, Specialtarife und Ausnahmetarife (Nr. 1 bis 26) für den Verkehr zwischen den deutschen Hafenstationen Bremen, Hamburg B, Stettin u. s. w. einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linie) andererseits.

Hiedurch werden der Tarif-Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893 nebst den Nachträgen I bis XII, sowie der dazugehörige, vom 1. Jänner 1894 giltige Anhang nebst den Nachträgen I bis III ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 16. Juni 1900. [615]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung ermässigter Monatskarten zwischen Wysočan und Prag Nordwestbahnhof.

Vom 1. Juli 1900 angefangen gelangen in den Stationen Prag Nordwestbahnhof und Wysočan ermässigte Monatskarten für die Strecke Prag—Wysočan zur Einführung, deren Preise II. Classe 15 Kronen und III. Classe 10 Kronen betragen werden.

Die Monatskarten lauten auf den Namen des Inhabers und sind vom letzteren bei sonstiger Ungiltigkeit vor der Benützung mit der eigenhändigen Unterschrift zu versehen.

Die Monatskarten gelten immer nur vom ersten bis letzten eines Kalendermonates und sind wenigstens vier Tage vor der ersten Benützung bei den Personencassen oder Stationen Prag Nordwestbahnhof oder Wysočan zu bestellen.

Mit Monatskarten können alle fahrplanmässigen Personenzüge, ausgenommen die Schnellzüge, benützt werden.

Wird eine Monatskarte von einer anderen Person, als für welche sie ausgestellt wurde, benützt oder zeigt sie Radirungen, Durchstreichungen oder Ueberschreibungen, oder trägt sie nicht die Unterschrift des Inhabers, so wird der Vorzeiger derselben, als ohne giltige Fahrkarte betroffen, im Sinne des Betriebsreglements, § 21 (2), behandelt.

Eine zeitweilige Einstellung des Verkehres oder sonstige Verkehrshindernisse geben keinen Anspruch auf irgend eine Entschädigung oder auf eine Verlängernng der Giltigkeitsdauer der Karte.

Wien, am 16. Juni 1900. [616]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. (Neuauflage). Das Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, wurde unter Einbeziehung der mit den Verordnungen vom 1. September 1893, R.-G.-Bl. Nr. 138 (I. Nachtrag), vom 1. März 1895, R.-G.-Bl. Nr. 35 (II. Nachtrag), vom 15. April 1898, R.-G.-Bl. Nr. 48 (III. Nachtrag), eingeführten Abänderungen und Ergänzungen im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in deutscher Sprache neu aufgelegt. Der Verkaufspreis beträgt für ein Exemplar broschirt 40 h, gebunden 50 h. — Der dem Staatseisenbahnrathe in der diesjährigen Frühjahrssession zur Begutachtung vorgelegene IV. Nachtrag zum Betriebsreglement konnte in dieser Neuauflage nicht berücksichtigt werden, da hinsichtlich des Zeitpunktes der Hinausgabe desselben ein endgiltiges Einvernehmen mit dem königl. ungar. Handelsministerium zur Zeit der Veranstaltung der Neuauflage noch nicht zustande gekommen war.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

Auf der Strecke Körmend — Németh-Ujvár wurde der Gesammtverkehr am 11. Juni mit dem Zuge 5913 wieder normal aufgenommen. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42.)

Ausland.

Bayern. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahntariffragen.) In der bayerischen Kammer der Abgeordneten hat am 15. Mai der Minister von Crailsheim bei Berathung des Eisenbahnetates gegenüber dem vom Abgeordneten Steininger gestellten Antrage auf Verbilligung der Holztarife unter Anderem erklärt: „Von einer allgemeinen Ermässigung der Gütertarife kann nicht die Rede sein, denn gerade bei den Gütertarifen ist eine Specialisirung nöthig. Gegen die Herabsetzung der Getreidetarife würde zum Beispiel die Landwirthschaft protestiren, und zwar mit Recht. Wenn aber die Personentarife herabgesetzt werden, dann wird es schwer sein, auch noch die Gütertarife herabzusetzen. Dieser Ansicht ist auch der preussische Eisenbahnminister, der deshalb gegen die Herabsetzung der Personentarife ist. Wenn aber Preussen die Gütertarife herabsetzt, müssen wir mitthun. Deshalb müssen wir bei den Personentarifen vorsichtig sein. Der Antrag Steininger ist von tiefeinschneidender finanzieller und volkswirthschaftlicher Bedeutung. Wir haben schon oft diese Frage berathen und sind immer zu dem Resultate gekommen, an den Holztarifen nichts zu ändern. Allen kann man es nicht recht machen. Der Absatz nach dem Rhein ist stets gewachsen und ich kann durch Ziffern

beweisen, dass die diesbezüglichen Ausführungen Steininger's nicht richtig sind. Die Einfuhr aus ausserdeutschen Ländern hat abgenommen. Nur das Rundholz für deutsche Sägemühlen wurde stärker importirt, ohne dass die inländischen Hölzer billiger wurden, ein Beweis von dem Gedeihen und Blühen deutscher Sägewerke. Die Preise für die Schnitthölzer und Bretter sind stetig gestiegen. Also, die Sägemühlen leiden keine Noth. Es besteht aber auch keine Gefahr für eine Verschlechterung. Die Tarifpolitik muss einer möglichsten Stabilität sich befleissigen, da sonst jede weitaussehende Calculation unmöglich wird. Die Festigkeit der Sätze ist wichtiger als die Billigkeit bei stetem Wechsel. Uebrigens sprechen gegen die Herabsetzung der Brettertarife die gleichen Gründe wie gegen die Herabsetzung der Getreidetarife. Wenn wir die Tarife herabsetzten, hätten wir wohl einen Ausfall, für die Interessenten wäre aber nichts gewonnen, weil Prenssen sofort den Tarif erhöhen würde. Eine Gleichstellung der minderwerthigen und werthvolleren Waaren ist gegen alle tariflichen Grundsätze und Erfahrungen. Wir haben das gleiche Malheur bei Getreide und Mehl, gegen die wir, allerdings ohne Erfolg, eingetreten sind. Die Herabsetzung der Stammholztarife würde also nicht von Segen sein, sondern nur, wie bei den Mühlen, die grossen Sägen gegenüber den kleinen bevorzugen. Ausserdem würde bei Aufhebung der Schleifholztarife auch die ausländische Concurrenz nur begünstigt. Auch die Interessen der Waldbesitzer und die Cellulosefabrikation würden empfindlichen Schaden leiden. Dagegen bin ich geneigt, die Klagen über die Dimensionen des Sshleifholzes abzustellen. Die jetzigen Verhältnisse in der Holzbranche beweisen nur, dass die jetzigen Tarife gut sind; denn die jetzige Entwicklung ist gesund und eine Aenderung würde nur einen grossen Ausfall bedeuten, während alle anderen Folgen mindestens sehr zweifelhaft sind. Jedenfalls dürfen wir aber auch die Interessen der Waldbesitzer nicht hinter jene der Sägemüller setzeu. Ich bin dem Antrag Steininger nicht abgeneigt, glaube aber, dass bei den Berathungen nicht viel herauskommt. Selbst der Verein der Holzinteressenten konnte noch nicht zu allgemein angenommenen Vorschlägen kommen. — Was die Ermässigung der Sätze für Wegematerial betrifft, so sind wir zu den äussersten Grenzen schon gegangen und können kaum weiter ermässigt werden. Der Abg. Köhl will auch einen ermässigten Umschlag für Stammholz. Er befindet sich damit im Gegensatz zum Abg. Steininger. Zu einer Aenderung der Umschlagsätze bei Würzburg und Frankfurt besteht überhaupt kein Anlass; es ist auch noch keinerlei Antrag in dieser Richtung gekommen. Die vom Abg. Keidel gebrachten Angriffe gegen die Regierung sind grundlos, denn wir gehen in den Frachtsätzen bis an die mögliche untere Grenze. Die Anregungen des Abg. Wörle bezüglich der Maistarife sind kaum durchzuführen, da die Tarife für ungarischen Mais schon sehr niedrig sind, die für amerikanischen Mais von anderen Eisenbahnverwaltungen abhängen. Bezüglich der vom Abg. Sir angeregten Ermässigungen auf Waldbäume, Obstbäume und Sämereien ist zu bemerken, dass solche Ermässigungen in bedeutendem Umfange schon bestehen. — Die Abschaffung der Localbahnzuschläge ist unmöglich, da es der Bahnverwaltung nicht zugemuthet werden kann, unter die eigenen Betriebskosten noch herunterzugehen. Für Wegebaumaterial wird in nächster Zeit der Localbahnzuschlag in Wegfall kommen.“ — Der Antrag Steininger wurde von der Kammer mit grosser Mehrheit angenommen.

Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. (Tarifirung für Felle und Häute.) Im Ausnahmetarife 13 des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheftes 6 a sind Felle und Häute (rohe, gesalzene oder getrocknete) zu streichen und gemäss der Güterclassification zu den Frachtsätzen des Specialtarifes I abzufertigen.

Ostdeutsch - Hessischer Verkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai wurden die Stationen Löbau i. Westpr. und Weissenburg i. Westpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den Ostdeutsch-Hessischen Güterverkehr einbezogen. Ueber Entfernungen und Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Einbezichung der Station Schnega.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 wird die Station Schnega des Eisenbahn - Directionsbezirkes Magdeburg in den Ausnahmetarif 24 für die Beförderung folgender zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, aufgenommen. Für die genannte Station kommen die für die Station Eschede bestehenden Sätze, erhöht um Fr. 1·14 für 1000 kg zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Nachtrag I zum Theil II.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 erschien ein Nachtrag I zum Tarifhefte, Theil II, vom 1. Juni 1899. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Abschnittes D II, Dienstbeschränkungen, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife und ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

— (Neue Tarifnachträge.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 wurden ein Nachtrag III zum Tarifheft 3 der Abtheilung A und ein Nachtrag II zum Tarifheft 3 der Abtheilung B herausgegeben, die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Mannheim Industriehafen enthalten.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen, wo die Nachträge auch käuflich zu erhalten sind.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. (Neuer Tarif.) Der neue Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Altmünsterol Uebergang, Genf Uebergang, Verrières Uebergang und Delle Uebergang einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staats- und der mitverwalteten sonstigen Eisenbahnen, ferner den Stationen Görlitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, Kamenz, Leipzig-Eutritzsch, Leipzig (Berl., Eilenb.-Magdeburger und Thür. Bahnhof), Plagwitz - Lindenau und Schönefeld bei Leipzig des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle, Gera (Reuss) und Zeitz des Directionsbezirkes Erfurt andererseits wurde am 1. Juni 1900 eingeführt und ist von den betheiligten Stationen, sowie durch unsere Wirthschaftsverwaltung in Dresden-Neustadt zu beziehen. Durch diesen Tarif werden die in der erwähnten Bekanntmachung unter 1 bis 5 bezeichneten Tarife und Frachtsätze aufgehoben.

Soweit indessen hiedurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarife und Frachtsätze noch bis 15. Juli 1900 in Kraft.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе, Theil II, vom 1. Jänner 1899. (Nachtrag I.) Am 1. Juni 1900 kam der Nachtrag I zur Einführung, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Güter aller Art, Petroleum und Rohbenzin, rumänischen Ursprungs, Quebracho-Extract, Bier von Bayern nach Oesterreich-Ungarn, Glas, Thonwaaren u. s. w., welche Frachtsätze theilweise bereits im Instructionswege eingeführt waren.

Der Nachtrag enthält des Weiteren neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eichenholz-Extract nach verschiedenen Stationen der württembergischen und badischen Staatseisenbahnen, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Verbandsgütertarif. (Nachtrag 6.) Zum 1. Juni 1900 erschien Nachtrag 6, welcher ausser bereits bekanntgegebenen Aenderungen und Ergänzungen enthält: Aenderung von Ortsbestimmungen, Aenderungen für verschiedene Stationen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife: 1) Holztarif, 2) Rohstofftarif, 4) a Staubkalk etc., 5) Wegebaumaterialien, 6) Steinkohlen etc., 9) Eisen und Stahl etc., 9) c Schiffsbaueisen, 9) d Eisen und Stahl etc., sowie Eisenbahnfahrzeuge zur überseeischen Ausfuhr nach Ostasien, A. Frachtstückgut zur Ausfuhr, M. Seetransittarif. Die Versandtstation Piesberg scheidet mit Giltigkeit vom 1. August 1900 aus dem Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. aus.

Der Nachtrag kann bei den Tarifstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag 7.) Mit Wirksamkeit vom 16. Mai 1900 ist der Nachtrag 7 in Kraft getreten.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Vorworts.
II. Aenderung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung.
III. Aenderung der besonderen Tarifvorschriften.
IV. Aenderung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
V. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
VI. Aenderung von Stationsnamen.
VII. Ausscheidung von Stationen aus dem Verbande.
VIII. Neudruck der Kilometertafel I.
IX. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II.
X. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
XI. Berichtigungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1624	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin	Reichenau a/K.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig / Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Bestehen keine	Kronen für 10.000 kg 100·6		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten. Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 52 vom 8. Mai 1900, sub Post 1406, für den Verkehr von Brüx A.T.E. und k.k.St.B., Dux und Ladowitz, bezw. Nr. 59 vom 24. Mai 1900, sub Post 1491, für den Verkehr von Franz Josef-Stollen nach Reichenau a/K. und Soinitz publicirten Kohlenfrachtsätzen ausser Kraft gesetzt und ersetzt
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						101·8				
				Dux und Ladowitz						99·8				
				Franz Josef-Stollen						99·0				
				Holtschitz-Seestadtl						102·8				
				Karbitz						93·8				
				Komotau						103·4				
				Maria-Ratschitz						100·6				
				Mariaschein						95·2				
				Paredl						101·6				
				Schallan						96·9				
				Schönfeld						93·0				
				Schwaz-Kuttowitz						99·8				
				Settenz						98·2				
				Teplitz						97·4				
				Triebschitz						102·4				
				Trupschitz						111·4				
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt						92·6				
				Ullersdorf						99·0				
				Bilin	Soinitz					106·2				
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						107·4				
				Dux und Ladowitz						105·4				
				Franz Josef-Stollen						104·6				
				Holtschitz-Seestadtl						108·4				
				Karbitz						99·4				
				Komotau						109·0				
				Maria-Ratschitz						106·2				
				Mariaschein						100·8				
				Paredl						107·2				
				Schallan						102·5				
				Schönfeld						98·6				
				Schwaz-Kuttowitz						105·4				
				Settenz						103·8				
				Teplitz						103·0				
				Triebschitz						108·0				
				Trupschitz						117·0				
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt						98·2				
				Ullersdorf						104·6				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1625	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische	Graz S.B.	Krieglach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	vom 25. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	51 Heller	42 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
1626	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, alt, abgängig, der Pos. E—8 des Tarifes, Theil I	Felixdorf	Bruck a. d. M.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 25. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	Heller 65	Heller 62	Heller 3	Im Kartirungswege		
				Leobersdorf	Mürzzuschlag				55	50	5			
				Felixdorf					55	50	5			
1627	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kessel- (Claternen-, Reservoir-, Bassin-) Wagen, neue, leere, auf eigenen Rädern laufend	Smichow k.k.St.B.	Triest	Die betreffenden Sendungen müssen an die Triester Mineralöl-Raffinerie in S. Sabba adressirt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	282 Heller für 100 kg	65 Kronen 73 Heller per Wagen	Verschieden je nach dem Gewichte der Wagen	Im Kartirungswege		
1628	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Troppau K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Localbahnen vom 1. Februar 1898	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) 552	510	42	Im Kartirungswege		
					Ottendorf bei Troppau				684	644	40			
					Mladetzko				738	724	14			
					Eckersdorf				754	748	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1629	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Für die unter a) (Weizen), b) (Bohnen) und c) (Kleie) des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit Seehafenstationen transito seewärts zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern genannten Artikel des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	der Station Tluste	den Seehafenstationen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarif für Getreide etc.), vom 1. August 1899, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Verschieden	Die im Tarife enthaltenen Frachtsätze werden im Verkehre von Tluste durchweg um 9 Pfennige für 100 kg ermässigt		im Kartirungswege		

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt. auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. **Wien, 21. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn im Jahre 1899. — Aus den Entscheidungen des Eisenbahnschiedsgerichtes. — Ausnützung der Wasserstrassen und Bau von Schiffahrtscanälen in Ungarn. — Budapester Güterverkehr per Eisenbahnen und Schiffe während der Zeit vom Jahre 1874 bis Ende 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. Mai 1900,*) Z. 23.715, betreffend die Concessionirung eines Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahnlinien in Krakau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium der Krakauer Tramway-Gesellschaft die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe eines einheitlichen, unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung der bestehenden, bisher weder als Local- noch als Kleinbahnen concessionirten Pferdeeisenbahnlinien in Krakau herzustellenden Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahnlinien unter den in den nachfolgenden §§ 1 bis einschliesslich 17 näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten und unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung der für die bestehenden Pferdebahnlinien geltenden Concessionsbestimmungen ertheilt.

Das concessionirte Bahnnetz umfasst die nachstehenden Linien:

a) von der Podgórzer Brücke, durch die Brückengasse, über den Wolnicaplatz, durch die Krakauer-, Stradom- und Grodzkagasse, dann über den Ringplatz, durch die Florianistrasse und das Florianithor in die Bastei- und Lubiczstrasse bis zu dem Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
b) von der sub a) genannten Linie am Ringplatz bei der Marienkirche abzweigend, längs der Linie A—B und B—C durch die Schuster- und Karmelitergasse bis zum Krakauer Park und Łobzower Mauthschranken;
c) von der sub a) genannten Linie am Ringplatz abzweigend, durch die Sienna-, Starowiślna- und Dietelgasse zum Anschlusse an die sub a) genannte Linie;
d) von der sub b) genannten Linie am Ringplatz bei der Schustergasse abzweigend, längs der Linie B—C, durch die Wiślna- und Zwierzynieckagasse bis zur Haltestelle der Gürtelbahn;
e) von der sub b) genannten Linie am Ringplatz bei der Szczepańskagasse abzweigend, durch die Sławkowska- und Długagasse bis zum Breslauer Mauthschranken;
f) von der sub b) genannten Linie abzweigend, durch die Podwalegasse in die Wolskagasse und bis zum Dr. Jordan-Park.

§ 1.

Für die concessionirten Linien werden der Concessionärin die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d), des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, mit der Massgabe festgesetzt, dass die Steuerbefreiung für die im Eingange unter a) und b) genannten Linien erst mit jenem Zeitpunkte wirksam wird, in welchem dieselben nach erfolgter Umwandlung dem elektrischen Betriebe übergeben werden.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

*) Enthalten in dem am 7. Juni 1900 ausgegebenen XXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 92.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Herstellung der im Eingange unter a) und b) bezeichneten Eisenbahnlinien sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Ferner ist die Gesellschaft verpflichtet, den Bau der im Eingange unter c) bis f) bezeichneten Eisenbahnlinien binnen längstens zwei und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertigen Linien sind sohin dem öffentlichen Verkehre zu übergeben und mit Ausnahme der im Eingange unter f) genannten Linie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Bezüglich der Linie zum Dr. Jordan-Park obliegt der Gesellschaft diese letztere Verpflichtung nur für die Zeit vom 1. April bis zum 31. October eines jeden Jahres.

Für die Einhaltung der vorstehenden Bautermine, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der concessionirten Linien hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Bahnlinien das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahnlinien nicht in der Verwaltung der Stadt Krakau stehende öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Gesellschaft die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Kosten der durch die Umgestaltung, respective die Einrichtung und den Betrieb der im Eingange bezeichneten Linien bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Concessionirung der erwähnten Linien bereits bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten einer eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen.

§ 5.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnlinien nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Kundmachung und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

Hinsichtlich der Beschaffung von Baumaterialien, Schienen und sonstigen Bahnbestandtheilen, sowie sämmtlicher Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände aus inländischen Werken oder Fabriken, ferner betreffs der vorzugsweisen Beschäftigung inländischer Arbeitskräfte werden die entsprechenden Anordnungen in den Concessionsbedingnissen getroffen werden.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der concessionirten Bahnlinien einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung eines Reservefonds, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten, zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der

concessionirten Bahnlinien für nothwendig erachtet würde, hat sich die Gesellschaft den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die concessionirten Eisenbahnlinien benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Kleinbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung der beim Betriebe der concessionirten Bahnlinien verwendeten Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Gesellschaft wie bei jener des genannten Verbandes, errichtet werden sollte.

Die Gesellschaft ist weiters verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass das beim Betriebe der bestehenden Pferdebahn in Krakau bisher beschäftigte Personale auch beim Betriebe der concessionirten Bahnlinien in Verwendung bleibe, insoweit dies mit Rücksicht auf die geänderte Art der Betriebführung durchführbar erscheint.

§ 12.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§ 13.

Die Dauer der Concession mit dem in § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf fünfundvierzig (45) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 14.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahnlinien keine Anwendung.

§ 15.

Die Gesellschaft ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnlinien an dritte Personen zu überlassen.

§ 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnlinien, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn im Jahre 1899.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien veröffentlicht den nachstehenden Auszug aus dem Berichte der als betriebführenden Verwaltung der Wiener Stadtbahn fungirenden k. k. Staatsbahn-Direction Wien über die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn im abgelaufenen Jahre:

Das Betriebsnetz der Wiener Stadtbahn, deren erste Theilstrecken (Gürtellinie, Obere Wienthallinie und Vorortelinie) bekanntlich im Jahre 1898 dem Verkehre übergeben worden sind, erfuhr durch die am 1. Juli 1899 erfolgte Eröffnung des Betriebes der Unteren Wienthallinie eine für die weitere Entwicklung des Personenverkehres der Stadtbahn bedeutsame Ausgestaltung.

Die Gesammtfrequenz der Wiener Stadtbahn und Verbindungsbahn (die Frequenz der letzteren wird gemeinsam mit jener der Wiener Stadtbahn ausgewiesen, weil sich der Verkehr dieser beiden Bahnen mit Rücksicht auf das Durchrechnen der Zonen im wechselseitigen Verkehre nicht mit Genauigkeit auseinanderhalten lässt) belief sich im Jahre 1899 auf 19,046.337 Personen.

Von der Gesammtzahl der Reisenden entfallen 17,533.704 (92 pCt.) auf den engeren Stadtbahnverkehr und 1,512.633 (8 pCt.) auf den Anschlussverkehr mit den Localstrecken der Staatsbahnen.

Was das Classenverhältniss betrifft, so benützten 18,134.083 (95·2 pCt.) Reisende die dritte Classe, 912.254 (4·8 pCt.) die zweite Wagenclasse.

Die Frequenz der alten Linien, welche sich vom Zeitpunkte der Eröffnung derselben bis Ende December 1898 auf 6,924.593 und im ersten Halbjahre 1899 auf 5,940.150 Personen stellte, ist im zweiten Halbjahre 1899 unter dem Einflusse der Eröffnung der Unteren Wienthallinie auf 8,048.480 Personen gestiegen.

Diese Frequenzsteigerung betrifft indess nur die Gürtel- und Obere Wienthallinie, wogegen der Verkehr auf der Vorortelinie im Jahre 1899 gegenüber der 1898er Betriebsperiode einen Ausfall von mehr als 200.000 Reisenden aufweist.

Die Frequenz der Unteren Wienthallinie und der Wiener Verbindungsbahn belief sich im zweiten Halbjahre 1899 auf 5,057.707 Personen, wovon auf die Wiener Verbindungsbahn etwa 1,500.000 Reisende entfallen.

Was die Vertheilung der Reisenden nach Zonen betrifft, so hat sich dieselbe im Jahre 1899 gegenüber 1898 insofern ungünstiger gestaltet, als der percentuelle Antheil der Frequenz der ersten Zone am Gesammtverkehre nicht unerheblich gestiegen ist. Es belief sich die Zahl der Reisenden in der

1. Zone auf 7,938.872 = 41·7 pCt. (1898 37·6 pCt.),
2. „ „ 8,986.441 = 48·2 pCt. (1898 50·1 pCt.),
3. „ „ 1,907.938 = 10·1 pCt. (1898 12·3 pCt.).

Speciell auf der Unteren Wienthallinie blieb der Verkehr in der ersten Zone ohne Rücksicht auf die Jahreszeit ein ziemlich constanter. Auch in der zweiten Zone war die Frequenz der Unteren Wienthallinie eine befriedigende, wenn auch gegen Jahresschluss infolge des im Herbst und Winter entfallenden Praterverkehres eine Abnahme um etwa 25 pCt. sich bemerkbar machte. Die dritte Zone ist durch eine intensive Abnahme der Frequenz in den Herbst- und Wintermonaten charakterisirt. Diese Erscheinung tritt bei allen Stadtbahnlinien gleichmässig auf, und ist wohl in erster Linie auf die mit der kühleren Jahreszeit eintretende sprunghafte Abnahme des Anschlussverkehres mit den Sommerfrischen auf den Localstrecken zurückzuführen.

Was die Vertheilung des Verkehres zwischen Wochen- und Sonntagen betrifft, so ist dieselbe eine vom Betriebsstandpunkte höchst ungünstige. Die Wochentagsfrequenz bewegt sich in verhältnissmässig engen Grenzen, und es ist durch dieselbe der Betriebsapparat nur sehr ungenügend ausgenützt. (Beispielsweise waren im August 1899 im Wochentagsverkehre nur etwa 22 pCt. der vorhandenen Sitzplätze besetzt.) Dagegen erreichte der Verkehr an Sonn- und Feiertagen in der besseren Jahreszeit und bei günstigem Wetter eine Höhe, welche vom Standpunkte der Betriebssicherheit nichts weniger als erwünscht erscheint. Im Jahre 1899 wurden an 297 Werktagen zusammen 12,426.675 Personen (65 pCt. der Gesammtzahl der Reisenden), demnach an einem Werktage durchschnittlich 41.840 Personen befördert, wogegen auf 68 Sonn- und Feiertage desselben Jahres 6,619.662 Personen (35 pCt. der Gesammtfrequenz), somit auf einen Sonn-(Feier-)tag durchschnittlich 97.347 Personen entfallen.

Dieses ungünstige Verhältniss wird dadurch wesentlich verschärft, dass die Frequenz an den einzelnen Sonn-(Feier-)tagen den grössten Schwankungen unterliegt.

Die Sonntagsfrequenz bewegt sich je nach Jahreszeit und Witterungsverhältnissen etwa zwischen 70.000 und 200.000 Personen.

Der stärkste Sonntagsverkehr im Jahre 1899 ergab sich am 2. Juli mit rund 207.000 Personen; diese Höchstziffer ist im laufenden Jahre bereits weit überholt worden: am 29. April zählte man rund 213.000 Reisende, am 6. Mai 222.000, am 3. Juni (Pfingstsonntag) 265.000.

Die Abwicklung eines derartigen Massenverkehres, welcher sich auf wenige Tagesstunden und Relationen zusammendrängt, stösst trotz der Einlegung der grösstmöglichen Anzahl von Erfordernisszügen und Verstärkung der Zugsgarnituren auf ausserordentliche Schwierigkeiten.

Die Reisenden überfluthen an Sonntagen in den Nachmittags- und Abendstunden die Bahnsteige, stürmen beim Herannahen der Züge die Wagen und überfüllen dieselben, sowie auch die Plattformen und selbst die Trittbretter, ein Zustand, der vom Standpunkte der Betriebssicherheit lebhaft zu beklagen ist, ohne dass die Bahn- und Polizeiorgane in der Lage wären, demselben zu steuern.

Vielfach ist der Andrang, namentlich in Zwischenstationen, so stark, dass die Nothwendigkeit eintritt, im Laufe der Sonntage die Aufnahme von Reisenden in einzelnen Stationen zeitweise zu sistiren, eine Massregel, die selbstverständlich zu lebhaften Recriminationen des wartenden Publicums Anlass gibt.

Es ist begreiflich, dass bei derartigen Verhältnissen die fahrplanmässigen Aufenthalte in den Stationen nicht ausreichen; dieselben müssen verdoppelt und verdreifacht werden, worunter die Regelmässigkeit des Zugsverkehres und damit zugleich die Betriebssicherheit leidet.

Diese Unzukömmlichkeiten bei Abwicklung des Sonntagsverkehres werden bei einer weiteren Steigerung desselben zweifellos in noch verschärftem Masse hervortreten und die Staatseisenbahn-Verwaltung in die Zwangslage versetzen, im Sonntagsverkehre einschneidende Beschränkungen, namentlich was die Fahrten auf kurze

Distanzen betrifft, eintreten zu lassen oder sonstige Massregeln in die Wege zu leiten, die geeignet erscheinen, die Sonntagsfrequenz auf jenes Mass herabzumindern, welches der Leistungsfähigkeit der Bahnanlage entspricht.

Zur Bewältigung des Personenverkehres wurden auf der Wienthal- und Gürtellinie während der Sommerfahrplanperiode an Werktagen 348, an Sonn- und Feiertagen (unter Zugrundelegung des Drei-Minutenverkehres auf der Oberen Wienthallinie und einer dementsprechenden Maximalzugszahl von 20 Zügen per Stunde auf dieser Linie) 506 Züge in Verkehr gesetzt; auf der Vorortelinie verkehrten in der Sommerfahrplanperiode täglich 54, an Sonntagen 82 Züge.

In der Winterfahrplanperiode wurde der Fahrplan auf der Wienthal- und Gürtellinie auf 368 Züge eingeschränkt.

Insgesammt belief sich die Anzahl der gefahrenen Personenzüge auf 198.656 (gegen 61.766 im Jahre 1898).

Was den Güterverkehr auf der Vorortelinie und im Verkehre nach und von der Station Michelbeuern der Gürtellinie betrifft (im Uebrigen ist auf der Stadtbahn ein Güterverkehr nicht eingerichtet), so weist die beförderte Gütermenge auf der Vorortelinie eine erhebliche Steigerung auf, welche darauf zurückzuführen ist, dass mit Rücksicht auf die Herstellung des zweiten Geleises ein gegenüber dem Vorjahre wesentlich höherer Theil des Durchgangsverkehres der Staatsbahnen über diese Linie geleitet wurde. Die beförderte Gütermenge beläuft sich auf 274.746 Tonnen; die Zahl der gefahrenen Güterzüge beträgt 5297.

Die Statistik der Verkehrsleistungen der Stadtbahn (exclusive Verbindungsbahn) weist die Zahl der gesammten Zugskilometer mit 1,442.045, jene der Personenkilometer mit 111,964.211 und die Zahl der geleisteten Netto-Tonnenkilometer mit 3,994.777 aus.

Was die finanziellen Ergebnisse des Betriebes der Stadtbahn (exclusive Verbindungsbahn) im Jahre 1899 betrifft, so betrugen die Transporteinnahmen fl. 1,627.616, wovon auf den Personenverkehr fl. 1,401.891 (86·13 pCt.), auf den Gepäcksverkehr fl. 2200 (0·13 pCt.), auf den Güterverkehr fl. 223.524 (13·74 pCt.) entfallen.

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre entfallen auf die zweite Classe fl. 113.544 = 8·09 pCt., auf die dritte Classe fl. 1,276.922 = 91·09 pCt., endlich auf die Militärbeförderung fl. 11.424 = 0·82 pCt.

Die Gesammteinnahmen (einschliesslich der verschiedenen Einnahmen) belaufen sich auf fl. 1,678.698 und für das Bahnkilometer auf fl. 54.327.

Die Durchschnittseinnahme für die Person beträgt 7·36 kr. Im Vorjahre stellte sich dieselbe auf 8·27 kr. Der Rückgang der Einnahmen per Person steht im Zusammenhange mit der im Jahre 1899 wahrnehmbaren Erhöhung des Percentsatzes der Reisenden der ersten Zone gegenüber dem Percentsatze der Reisenden der zweiten und dritten Zone.

Den Gesammteinnahmen per fl. 1,678.698 stehen Gesammtausgaben von fl. 1,936.626 gegenüber.

Die Kosten per Bahn-Kilometer stellen sich auf fl. 62.673·99, jene per Zugskilometer auf fl. 1·34 (gegen fl. 1·57 im Vorjahre) und gegen fl. 1·51 beim Staatseisenbahnbetriebe überhaupt.

Bei Entgegenhalt der Einnahmen zu den Ausgaben ergibt sich pro 1899 für die im Betriebe gestandenen 30·9 km (davon sind 5·4 km durch sechs Monate im Betriebe) ein Betriebskostenabgang von fl. 257.928. Für das Jahr 1898 stellte sich der Abgang bei einer annähernd siebenmonatlichen Betriebsperiode und einer Betriebslänge von 25·5 km auf fl. 156.606, d. i. pro Jahr und Kilometer auf fl. 10.527 gegen fl. 9147 im Jahre 1899.

Im Vergleiche mit dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1899 ist das Ergebniss der Stadtbahn um fl. 144.928 ungünstiger, und verdient bemerkt zu werden, dass bei den Ausgaben gegenüber dem Voranschlage eine Ersparniss von fl. 76.373 erzielt worden ist, wogegen die erzielten Einnahmen infolge der unerwartet schwachen Entwicklung des Wochentagsverkehres hinter dem Voranschlage um fl. 221.301 zurückgeblieben sind.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahnschiedsgerichtes.

„Schienenstege“ sind unter den Begriff von „Schienenenden“ zu subsumiren. Da Schienenenden in der Position E—9 als Eisenabfälle tarifiren, so ist die Declaration von „Schienenstegen“ als „Eisenabfälle“ richtig.

(Entscheidung vom 24. Februar 1900.)

Die protokollirte Firma P. & W., Commissionshändlerin mit Eisen und Eisenwaaren in Wien, belangte das k. k. Eisenbahnärar auf Rückzahlung eines angeblich zu viel eingehobenen Frachtbetrages von 632 Kronen 85 Heller. Die Klägerin gab nämlich am 28. Februar 1899 einen Waggon im Gewichte von 10.290 kg unter der Declaration „Eisen- und Stahlabfälle der Position E—9“ in der Station Ostrau (Montanbahn) für M. G. in Bolechow nach Wygoda (k. k. Staatsbahn) auf. In der Station Oświęcim wurde seitens der Organe der k. k. Staatsbahnen, und zwar ohne Ladung des Berechtigten, der Inhalt der Sendung untersucht und die im Frachtbriefe angegebene Declaration als unrichtig erklärt, indem laut des auf der Rückseite des Frachtbriefes verzeichneten Befundes die Sendung aus „Eisenstäben“ bestanden habe, welche nicht zum Einschmelzen und Zusammenschweissen bestimmt sind, sondern für Schmiede und Schlosser zur Eisenwaarenerzeugung Verwendung finden können. Ueber Reclamation der Klägerin als Cessionärin des Destinatärs erklärte die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau, dass die Declaration des Frachtbriefes „Eisenabfälle“ mit jener der Factura „Schienenstege“ nicht übereinstimme, und dass nicht bewiesen worden sei, dass Schienenstege nur zum Einschmelzen geeignet sind, während Sachverständige constatirt hätten, dass selbe zur Waarenfabrikation unmittelbar Verwendung finden können und in der Schmiedefabrik des Destinatärs in W. nur zu diesem Zwecke verwendet würden. Dem gegenüber behauptete die Klage, dass die Sendung aus Schienenstegen bestand, wie aus der Factura der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft hervorgehe und durch Zeugen erwiesen werden könne. Nach Position E—9 der Güterclassification, beziehungsweise laut der bei dieser Position dem Schlagworte „Eisen- und Stahlabfälle“ beigegebenen Erläuterungen tarifiren Enden von Schienen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für 10.000 kg nach Classe C. „Schienenenden“ sei aber die handelstechnische Bezeichnung für die im Handel regelmässig blos zerstückt (in Schienenköpfe, Schienenstege und Schienenfüsse) vorkommenden Endstücke gewalzter Schienen, worüber Kläger den Sachverständigenbeweis anbot. Das Klagebegehren lautet auf Rückzahlung des angeblich zu viel

eingehobenen Frachtbetrages von 632 Kronen 85 Heller, da die Fracht nach Position E—9 „Eisen und Stahlabfälle“ blos 185 Kronen 22 Heller betragen hätte, während die Bestimmungsstation nach Position E—5 (Eisen und Stahl) inclusive des Frachtzuschlages (§ 52, Z. 2, Betriebsreglement und Punkt XXV des Nebengebührentarifes) 818 Kronen 7 Heller einhob. Die ziffermässige Richtigkeit der beiderseitigen Berechnungen wurde von den Parteien zugegeben.

Bei der am 24. Februar l. J. stattgehabten Verhandlung wurde das k. k. Eisenbahnärar verurtheilt, der klägerischen Firma den Betrag von 632 Kronen 85 Heller nebst sechspercentigen Zinsen vom 7. September 1899 und den Kosten des schiedsrichterlichen Verfahrens per 154 Kronen 52 Heller für Barauslagen und Zeitversäumniss der klägerischen Firma binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen, und zwar mit nachstehender Begründung:

Bei Entscheidung des vorliegenden Streitfalles oblag es dem Schiedsgerichte vor Allem, zu constatiren, ob die beanständete Sendung aus Schienenstegen oder Eisenstäben bestand. Durch eine Vergleichung der Factura mit dem Frachtbriefe gelangte das Schiedsgericht zu der Ueberzeugung, dass die Sendung thatsächlich aus Schienenstegen bestand, da sowohl die Nummer des Waggons (wenngleich dieselbe im Frachtbriefe durchstrichen und mit Bleistift in eine andere umgeändert erscheint), wie auch der Ausstellungstag, die Bezeichnung des Destinatärs und der Bestimmungsstation in beiden Documenten identisch sind. Auch die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau hat in ihrer Beantwortung der klägerischen Reclamation vom 13. September 1899, Z. 54.647, sich ausdrücklich auf diese Factura bezogen, indem sie hervorhob, dass die Declaration des Frachtbriefes „Eisenabfälle“ mit jener der Factura „Schienenstege“ nicht übereinstimmt, woraus hervorgeht, dass für die genannte Direction kein Zweifel bestand, dass thatsächlich die in der Factura bezeichneten Waaren jene sind, deren Tarifirung im concreten Falle strittig ist. Nach Feststellung dieser Thatfrage konnte es sich bei dem Umstande, als das Frachtgut im Frachtbriefe als „Eisen- und Stahlabfälle“ der Position E—9, beziehungsweise in der Factura als „Schienenstege“ declarirt erscheint, nur noch darum handeln, ob Schienenstege nach Handelsbrauch unter den Begriff „Schienenenden“ zu subsumiren sind, welche in der Position E—9 als Eisenabfälle tarifiren. Da diese Frage sowohl von den vor dem Schiedsgerichte einvernommenen Sachverständigen in einem erschöpfenden und von keiner der Parteien angefochtenen Gutachten, als auch in einer Reihe von Zeugnissen seitens verschiedener achtbarer Firmen bejaht wurde, ergab sich hieraus von selbst die Berechtigung des der Klage zugrunde liegenden Anspruches. Was die Einwendung der geklagten Seite anbelangt, dass die in Rede stehende Sendung nicht zum Einschmelzen oder Zusammenschweissen (Packetiren), sondern lediglich zur unmittelbaren Herstellung von Eisenwaaren zu dienen bestimmt war, so erschien dieselbe dem Schiedsgerichte nicht von Relevanz, einerseits weil nach der der Position E—9 der Güterclassification beigegebenen Erläuterung unter Abfällen von Eisen und Stahl nur im Allgemeinen solche Stücke zu verstehen sind, welche zur unmittelbaren Herstellung von Eisen- und Stahlwaaren nicht geeignet, sondern nur noch zum Einschmelzen oder Zusammenschweissen (Packetiren) verwendbar sind, und andererseits, weil diese Einschränkung nach dem Wortlaute vorstehender Bestimmung sich auf Schienenenden überhaupt nicht bezieht, da der Schlusssatz der erwähnten Erläuterung ausdrücklich und ohne irgend welche Einschränkung besagt, dass zu den Abfällen von Eisen und Stahl auch der Abfall von Eisen- und Stahldraht, sowie Enden von Schienen und Schwellen gehören.

Infolge Unterliegens der geklagten Partei erfolgte auch deren Verurtheilung zur Tragung der der klägerischen Firma erwachsenen Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens (Barauslagen und Zeitversäumniss der klägerischen Firma) im Betrage von 154 Kronen 52 Heller

---

Ausnützung der Wasserstrassen und Bau von Schiffahrtscanälen in Ungarn.

Die ungarische Regierung hat die Ausnützung der Wasserstrassen für Verkehrszwecke in bedeutendem Umfange in Aussicht genommen. Es handelt sich wegen Schaffung eines allen Ansprüchen genügenden Netzes von Wasserstrassen um Lösung dreier Fragen, und zwar:

1. Die Regulirung der Hauptströme Donau, Theiss, Save und Drau, sowie der in diese einmündenden Nebenflüsse, bezw. deren Herstellung in gut schiffbaren Zustand. Das ungarische Flussnetz bietet geeignete Wasserwege in einer Länge von 4000 km. Um aber die Wasserwege überall für Schiffahrtszwecke nutzbar machen zu können, müssen diese nach einem einheitlichen Plane vor den durch Eisstauungen verursachten Verwilderungen geschützt werden. Für diesen Zweck votirte die Legislative im Jahre 1895 102 Millionen Kronen. Mit dieser Summe sollen diese Arbeiten bis 1907 nach Möglichkeit vollendet werden.

2. Den Bau von Schiffahrtscanälen zur Herstellung der Verbindung zwischen Hauptflüssen. Bezüglich dieser werden an competenter Stelle zwei grosse künstliche Wasserwege geplant, ein von Budapest ausgehender Donau-Theiss-Canal (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1898) und ein zweiter, welcher, von der Donau bei Vukovár ausgehend, diese mit der Save verbindet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1895); der erstere Canal wird den Wasserweg um 600 km, der zweite um 400 km abkürzen. Des Ferneren ist die umfassende Verbesserung der bereits bestehenden Schiffahrtscanäle, speciell jene des Begacanals (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 ex 1899), bereits beschlossen.

3. Die Schaffung neuer Canäle durch Nutzbarmachung der Binnenwässer, insbesondere jene der Tiefebene (Bácska, Banat etc.), bei deren Anlage, als Schutz gegen Inundationen und der Erzielung der Entwässerung, durch Canalbauten in entsprechenden Dimensionen, auch die Schaffung von Wasserstrassen im localen Zwischenverkehre und Saugadern für die Hauptwasserstrassen ins Auge gefasst wird.

Da dies Arbeiten sind, die gleiche Zwecke verfolgen, sei hier auch erwähnt, was und mit welchem Kostenaufwande im Interesse des Inundationsschutzes und der Entwässerung im Bereiche der Länder der Stefanskrone seit Jahren bisher geleistet wurde.

In den letzten 50 Jahren wurden 5·5 Millionen Katastraljoch vor Inundationen geschützt, und zwar im Donauthale 1,873.000 Joch, im Theissthale 3,643.000 Joch. Unter dem Ackerbauminister Dr. Darányi wurde das grosse Werk des Hochwasserschutzes im Donauthale

in Angriff genommen und nun bereits der Vollendung nahegeführt. Für Wasserschutz wurden in dem abgelaufenen halben Jahrhundert 300 Millionen Kronen verwendet. Die Länge der Schutzdämme beträgt 5731 km, die der Ableitungscanäle für Binnenwasser 6266 km. Das Wasser wird durch 99 grosse Schleusen und 1272 kleinere Schleusen abgeleitet; ferner wurden 1475 Brücken und 116 Pumpstationen errichtet.

Der Hochwasserschutz in Ungarn steht, wie die vorliegenden Daten erweisen, was die Länge der Dämme und die Grösse des vor Inundationen geschützten Gebietes betrifft, in Europa an erster Stelle. Die Länge der Wasserschutzbauten in Italien beträgt 199 km, die Ausdehnung des geschützten Inundationsgebietes in Holland $2^1/_2$ Millionen Hektar; dem gegenüber wurden in Ungarn, wie voran ausgewiesen, 5·5 Millionen Katastraljoch in den Schutzrayon einbezogen, so zwar, dass nunmehr nur noch circa 300.000 Katastraljoch gefährdet sind, deren Sicherung in Ausführung begriffen ist.

Die Ausführung dieser Arbeiten wird zum grössten Theile auf Kosten der Interessenten durch Wasserschutz-Associationen ausgeführt, welchen ratenweise abzahlbare staatliche Vorschüsse unverzinslich gewährt werden.

Welche Summen diese Arbeiten beanspruchen, ist danach zu beurtheilen, dass, ungerechnet der namhaften Beiträge der Interessenten in Bargeld und der regelmässigen Ratenzahlung, die Theissthal-Association heute noch mit Rückständen von 173 Millionen Kronen und die Donauthal-Association von 81 Millionen Kronen, somit beide insgesammt mit 254 Millionen Kronen belastet sind.

Obzwar bei Anlage der Entwässerungscanäle ursprünglich auf die Schiffbarkeit derselben nicht Rücksicht genommen wurde, präjudicirt deren Beschaffenheit in keiner Hinsicht deren Umgestaltung für Schiffahrtszwecke. Diezume ist auch unter einander communicirenden Canäle münden alle in, sei es natürliche oder künstliche, Wasserstrassen ein und können mit nur verhältnissmässig geringen Kosten derart entsprechend vertieft und verbreitert werden, um kleineren, selbst mit compendiösen Motoren ausgerüsteten Fahrzeugen genügend Fahrwasser zu bieten.

Nachdem ferner bei Anlage der Brückenobjecte bereits darauf Rücksicht genommen wurde, dass im Falle von Ueberfluthung deren Spannweite und lichte Höhe den Anforderungen der höchsten Wasserstände entspricht, entfällt mit voraussehbar nur wenigen Ausnahmen die Nothwendigkeit des Umbaues dieser übrigens zumeist nur aus Holz hergestellten Brücken.

Für den volkswirthschaftlichen Werth solcher Secundär-Schiffahrtscanäle in Agrargebieten spricht der Umstand, dass bereits heute, wo nur möglich, die Entwässerungscanäle zur Herstellung des Binnenverkehres zwischen den zumeist weit von einander entfernten Ortschaften und auch des Transportes von Frucht etc. nach Marktplätzen mit Kähnen befahren werden.

An der Lösung der Herstellungsfrage eines ausgebreiteten Canalnetzes im Tieflandgebiete Ungarns, wie solche in Holland, Belgien etc. seit undenkbaren Zeiten bestehen, arbeiten in neuerer Zeit die ersten Fachmänner Ungarns auf Basis ihrer auf dem Gebiete der Hydrotechnik im Auslande gesammelten Erfahrungen.

Budapester Güterverkehr per Eisenbahnen und Schiffe während der Zeit vom Jahre 1874 bis Ende 1899.

In Ergänzung unseres Berichtes über den Budapester Personenverkehr (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 63) folgen die wichtigsten, dem officiellen statistischen Ausweise entnommenen Daten über den durch Eisenbahnen und Schiffe bewältigten Budapester Güterverkehr seit dem Jahre 1874 bis Ende 1899. Es betrug:

im Jahre	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesammt
	Metercentner		
1874	13,219.161	6,047.168	19,266.329
1875	13,946.466	6,569.016	20,515.482
1876	14,549.575	7,445.939	21,995.514
1877	15,390.111	7,979.192	23,369.303
1878	14,923.603	8,443.160	23,366.763
1879	15,805.494	8,456.853	24,262.347
1880	15,662.380	8,064.094	23,726.474
1881	17,877.187	8,713.528	26,590.715
1882	20,498.034	10,403.738	30,901.772
1883	25,135.718	10,961.083	36,096.801
1884	23,698.908	12,227.090	35,925.998
1885	23,219.646	13,327.945	36,547.591
1886	22,899.288	11,123.869	34,023.157
1887	22,638.022	11,552.111	34,190.133
1888	26,553.792	12,042.730	39,596.522
1889	22,495,750	12,604.726	35,100.476
1890	24,250.225	13,345.121	37,595.346
1891	25,735.385	14,109.325	39,844.710
1892	25,120.409	16,438.537	41,603.946
1893	30,048.805	17,550.139	47,598.944
1894	30,753.228	18,939.313	49,692.541
1895	35,709.807	19,535.881	55,245 688
1896	35,400.086	18,199.499	53.599.585
1897	58,559.934	16,469.860	55,029.794
1898	46,065.837	18,608.241	64,674.078
1899	40,661.257	18,584 613	59,245.870

Im Vergleiche zwischen den Monatsergebnissen des Jahres 1898 zu jenen des Jahres 1899 betrug die Güterbewegung:

Monat	1898		1899	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Metercentner			
Jänner	2,404.029	2,332,333	1,177.286	1,237.426
Februar . . .	2,257.317	2,294.075	1,232.693	1,261.415
März	3,430.856	4,026.828	1,465.756	1,588.798
April	3,867.853	3,419.636	1,400.503	1,579.193
Mai	3,995.574	3,545.549	1,613.966	1,669.876
Juni	3,669.788	3,489.742	1,430.346	1,607.291
Juli	3,957.702	3,024.514	1,585.159	1,479.830
August . . .	4,276.478	3,806.409	1,751.514	1,510.409
September . .	4,569.024	3,985.410	1,875.000	1,791.205
October . . .	4,915.237	4,247.270	1,959.249	1,902.403
November . .	4,917.672	3,756.168	1,593.999	1.745.767
December . .	3,804.307	2,733.223	1,522.764	1,211.000

Aus dieser Aufstellung ist zu entnehmen, dass die stärkste Verkehrsziffer auf die Frühjahrs- und Herbstmonate entfällt, die geringste auf die Wintermonate, ein Umstand, der in erster Linie auf den Entgang der Zu- und Abfuhren seitens der Donauschiffahrt zurückzuführen ist.

An der gesammten Güterbewegung participirten im Jahre 1899 im Vergleiche zu 1898:

	1899	1898
	Metercentner	
a) die kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit	40,913.686	44,870.652
b) die Südbahn-Gesellschaft mit	1,931.426	1,537.177
c) die in Budapest einmündenden Localbahnen mit . . .	1,361.628	1,639.307
d) die Dampfschiffahrts-Gesellschaften mit	6,402.483	6,752.576
e) die selbstständigen Schiffahrtsunternehmer mit	8,636.647	9,874.426

und zwar die kgl. Ungar. Staatsbahnen mit 70 pCt., die Südbahn-Gesellschaft mit 3 pCt., die Localbahnen mit 2 pCt., die Dampfschiffahrts-Gesellschaften mit 11 pCt. und die selbstständigen Unternehmer (Ruderschiffahrt) mit 15 pCt.

Der Gesammtgüterverkehr des Jahres 1899 mit 59,245.870 q ergab gegenüber dem des Jahres 1898 mit 64,674.078 q einen Ausfall von 5,428.208 q, an welchem die Einfuhr mit 5,404.580 q und die Ausfuhr mit 23.628 q participiren.

Unter den Einfuhrgütern erreichten im Jahre 1899 die höchsten Ziffern die Cerealien mit 10,526.342 q (gegenüber der Ausfuhr per 1,581.412 q), ferner Brennmaterialien mit 10,791.113 q (gegenüber der Ausfuhr per 170.595 q), während in der Ausfuhr Erze und raffinirtes Petroleum mit 6,462.705 q und Fettwaaren mit 5,488.887 q die höchsten Ziffern repräsentiren.

Schliesslich ergab im Jahre 1899 die Einfuhr der Artikel Manufactur-, Gewerbe- und Kunsterzeugnisse, Luxus- und Bedarfsartikel etc. etc. 8,836.936 q, gegenüber der gleichjährigen Ausfuhr per 5,878.686 q = + 2,958.250 q zu Gunsten der Einfuhr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn K. u. k. Feuerwerksanstalt - Sollenau. (Durchlässe in km 2·0/1, 2·6/7, 2·8/9, 3·2/3, 4·6/7, 4·5/6: Eisenconstruction.) Die von der Eisenbahn Wien-Aspang vorgelegten Projecte für das Mauerwerk und Eisenconstruction der offenen Durchlässe in km 2·0/1 (über den Tirolerbach), in km 2·8/9 (über den Piestingbach), in km 3·2/3 (über den Kalten Gang), in km 4·6/7 (über die Wiener Hochquellenleitung), ferner die Projecte für den offenen Durchlass mit Holzconstruction in km 2·6/7 und für den gedeckten Durchlass in km 4·5/6 und schliesslich das Project für die Südbahn-Ueberfahrung in km 7·5/6 der Localbahn K. u. k. Feuerwerksanstalt-Sollenau L.B. wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7968.]

Localbahn Sattledt-Grünau. (Brücke in km 18·7/8, 18·9 und 23·2: Eisenconstruction.) Die vom Verwaltungsrathe der Welser Localbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte für die Eisenconstruction der Brücken im Zuge der Localbahn Sattledt-Grünau, und zwar der Mühlbachbrücke in km 18·7/8, der Almbrücke in km 18·9 und der Trambachbrücke in km 23·2 wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 24.117.]

Elektrische Strassenbahn in Prag. (Linie Nationaltheater—Smichow: Geleiseanlage auf der Moldaubrücke.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat das vom Stadtrathe der kgl. Hauptstadt Prag vorgelegte, vom Standpunkte der Localinteressen entsprechend befundene Project für die beabsichtigte Geleiseanlage der elektrischen Linie Nationaltheater—Smichow auf der im Baue befindlichen steinernen Moldaubrücke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums genehmigt. [E.-M.-Z. 26.877.]

Projectirte Localbahn Friedland-Heinersdorf. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Friedland vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von Friedland i. B. nach Heinersdorf die politische Begehung, Stationscommission, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 21. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Graf Montecuccoli betraut. [E.-M.-Z. 27.462.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Himbergerstrasse durch die Quellengasse zum Gellertplatze: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 26. März durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des vom Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Linie Himbergerstrasse durch die Quellengasse zum Gellertplatze der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie der auf Grund des Ergebnisses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 18.168.]

— (Linie 1. Sechskrügelgasse—Rochusgasse—Sophienbrückengasse, bezw. Rasumofskygasse bis zur Sophienbrücke; 2. Taborstrasse vom Nordwestbahnhofe durch die Nordbahnstrasse und Innstrasse bis zur Engerthstrasse; 3. Belvederegasse von der Heugasse durch die Rainergasse, Blechthurmgasse, Ziegelofengasse auf den Margarethenplatz; 4. Centralfriedhof vom Hauptportale bis zum dritten Thore: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich der vom Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojecte für die Linien 1. Sechskrügelgasse—Rochusgasse—Sophienbrückengasse, bezw. Rasumofskygasse bis zur Sophienbrücke; 2. Taborstrasse vom Nordwestbahnhofe durch die Nordbahnstrasse und Innstrasse bis zur Engerthstrasse; 3. Belvederegasse von der Heugasse durch die Rainergasse, Blechthurmgasse, Ziegelofengasse auf den Margarethenplatz; 4. Centralfriedhof vom Hauptportale bis zum dritten Thore der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 27. Juni anberaumt. [E.-M.-Z. 28.652.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Eröffnung eines Auskunftsbureau in Innsbruck.) Zufolge Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction vom 9. Juni gelangte mit 1. Juni in Innsbruck in dem Gebäude Bahnhofplatz 3 für die Dauer der diesjährigen Saison, das ist voraussichtlich bis Ende September, ein Bureau für Auskunftsertheilung und Fahrkartenausgabe zur Eröffnung. Dasselbe hat zur Aufgabe: 1. Die mündliche, sowie schriftliche Ertheilung von Auskünften über Fahrpreise, Reisewege, Zugsanschlüsse, Verkehrsstörungen, Tarifangelegenheiten, Ausflüge, Unterkünfte und dergleichen, den Bahndienst und das Fremdenverkehrswesen betreffende Angelegenheiten. 2. Die Ausgabe von Fahrkarten der k. k. Staatsbahnen und der Südbahn nach grösseren Stationen des In- und Auslandes, von 15- und 30tägigen Tourenabonnements und sämmtlichen von der Firma Cook, bezw. der Schlafwagengesellschaft aufgelegten Reisebillets und Hotelcoupons.

Südbahn-Gesellschaft. (Berichtigung: Auflassung und Errichtung von Schlafwagencoursen.) In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 67 vom 14. Juni auf Seite 1491 unter der Rubrik „Eisenbahnverwaltung und Betrieb“ verlautbarten Notiz obigen Inhaltes soll es in der 5. Zeile von unten statt „Schlafwagenpreise“ richtig heissen: „Schlafstellenpreise“.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. März der Haltepunkt Bösdorf (Elster) an der Bahnstrecke Leutzsch—Zeitz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Halle a. S., welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks- und Expressgut-

verkehr; die Haltestelle Wengern im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von lebenden Thieren; die Station V. Classe Behringersdorf der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für den Wagenladungsverkehr.

Am 10. März der Haltepunkt Sutthausen an der Bahnstrecke Osnabrück—Malbergen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Münster i. W. für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.

— (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. März die 3·31 km lange Strecke Warthausen—Biberach der Nebenbahn Ochsenhausen-Warthausen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

Am 3. März die 20·42 km lange Rinteln-Stadthagener Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr.

Am 15. März die 5·44 km lange Linie Käferthal—Industriehafen Mannheim mit Abzweigung nach Waldhof der kgl. Badischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

Preussen. (Abänderung der Thürschlösser an den Abtheilpersonenwagen der Staatsbahnen.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine Anzahl von Eisenbahn-Directionen beauftragt, mit der Anbringung von Thürschlössern mit inneren Griffen an den Abtheilpersonenwagen und den Durchgangspersonenwagen gewöhnlicher Art mit umbauten Plattformen nach Massgabe der für das Etatsjahr 1900 hiefür überwiesenen Mittel vorzugehen. Für die Bezirke Altona, Danzig und Frankfurt a. M. kommen zunächst die in den Vorortezügen benützten Wagen in Betracht. Als neues Thürschloss ist das bei den Personenwagen der Berliner Stadtbahn erprobte anzuwenden. Bei Personenwagen, die voraussichtlich innerhalb sechs Jahren zur Ausmusterung kommen, soll von der Ausrüstung mit neuen Schlössern abgesehen werden.

— (Einführung von Sammelfahrkarten nach verschiedenen Stationen mit demselben Fahrpreis.) Die im Berliner Stadtbahn- und Vorortverkehr bereits bestehende Einrichtung, dass die Fahrkarten eine Anzahl verschiedener Bestimmungsstationen mit demselben Fahrpreis aufgedruckt erhalten, ist durch einen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten nun auch auf den Nahverkehr aller anderen Directionsbezirke ausgedehnt. Solche sogenannte Sammelfahrkarten werden nur für die III. und IV. Classe und zur einfachen Fahrt in Personenzügen, sowie für Militär (Urlauber) ausgegeben. Sie dürfen nur so viel Bestimmungsstationen enthalten, als ohne Beeinträchtigung der Deutlichkeit auf das gewöhnliche Fahrkartenmuster gedruckt werden können, und sind nur für solche Verkehrsbeziehungen des Nahverkehres auszugeben, bei denen der Aufdruck einer Wegevorschrift nicht erforderlich ist. Durch die Auflage dieser Sammelfahrkarten wird eine nennenswerthe Verringerung der Zahl der aufliegenden Fahrkarten erreicht.

— (Anordnung der Diensträume bei grösseren Güterabfertigungen.) Bei der Güterabfertigung in Mainz hat es sich als besonders zweckmässig erwiesen, dass sämmtliche Abfertigungsbeamte in einem grossen Raum von etwa 260 m² Grundfläche untergebracht sind, wodurch eine wesentliche Vereinfachung und Beschleunigung der vielfach in einander greifenden Arbeiten erreicht worden ist. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die Eisenbahn-Directionen darauf aufmerksam gemacht, dass eine derartige Anordnung der Diensträume bei ähnlichen Anlagen in Betracht zu ziehen sein werde.

— (Kohlen- und Coaksbeförderung auf den Staatsbahnen im I. Quartal 1900.) Im ersten Vierteljahre 1900 sind an Kohlen und Coaks gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres auf diesen Bahnen mehr versandt worden:

1. im Ruhrbezirk (bei einem Gesammtversandt von 12,132.110 t) 906.810 t = 8·1 pCt.,
2. in Oberschlesien (bei einem Gesammtversandt von 4,508.330 t) 702.940 t = 18·5 pCt.,
3. im Saarbezirk (bei einem Gesammtversandt von 1,806.340 t) 112.160 t = 6·6 pCt.,
4. im niederschlesischen Bezirk (bei einem Gesammtversandt von 884.750 t) 110.550 t = 14·3 pCt.,
5. im Aachener Bezirk (bei einem Gesammtversandt von 391.240 t) 42.540 t = 12·2 pCt. und
6. in den mittleren Braunkohlenbezirken (bei einem Gesammtversandt von 2,819.650 t) 801.640 t = 39·7 pCt.

Dies ergibt bei einem Gesammtversandt von 22,542.430 t ein Mehr gegen das erste Vierteljahr 1899 von 2,676.640 t oder 13·5 pCt.

Für das Jahr 1900 ist ein Mehrversandt von insgesammt rund 10,000.000 t an Kohlen und Coaks geschätzt. In dem ersten Viertel des Jahres ist hienach die Schätzung voll erreicht. Das erste Jahresviertel wies im Jahre 1898 übrigens nur 23·5 pCt., im Jahre 1899 23·8 pCt. der gesammten Jahresmenge auf.

Bayern. (Localbahn-Actiengesellschaft in München: Eröffnung der Haltestelle Bolzwang für den Güterverkehr.) Am 1. Juni wurde die Haltestelle Bolzwang der Localbahn-Actiengesellschaft in München für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

Sachsen. (Erwerbung der Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel durch den sächsischen Staat.) Am 1. Jänner ist das Eigenthum an der 7·99 km langen vollspurigen, seither einer Actiengesellschaft gehörigen Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel durch Kauf auf den Staatsfiscus im Königreiche Sachsen übergegangen. In der Betriebsführung der Bahn durch die kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen tritt eine Aenderung gegen seither nicht ein.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Sarmingstein.) An der bisherigen Haltestelle Sarmingstein fungirt seit 18. Juni 1900 eine Agentie. Seit diesem Tage können demnach Frachten mit Gebührenüberweisung und Nachnahmenbelastung dortselbst aufgegeben und ebendahin befördert werden.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Reduction der Fahrten auf der Theilstrecke Szolnok—Csongrád.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass sie in Anbetracht des schwachen Verkehres auf der Theilstrecke Szolnok—Csongrád der Theisslinie den bisher täglichen Verkehr der Schiffe ab 1. Juni auf nur je drei Fahrten per Woche in beiden Richtungen einschränkte.

Deutsches Reich. (Eröffnung des Elbe-Trave-Canals.) Am 16. Juni wurde der Elbe-Trave-Canal für den Schiffsverkehr eröffnet. Dieser Canal besitzt eine Länge von 67 km, eine durchschnittliche Breite von 11 m, hat 7 Schleusen und kann Schiffe bis zu 800 t Rauminhalt tragen. Der Canal geht von Lubeck aus in nordsüdlicher Richtung und erreicht nächst der Stadt Lauenburg die Elbe.

Schiffsverkehr auf dem Rhein im Jahre 1899. Im Jahre 1899 wurde der Schiffsverkehr auf dem Rhein vermittelt: rheinaufwärts durch 582 Personendampfer, 6199 Schleppdampfer, 941 Frachtdampfer und 20.485 Segler; von den Schiffen waren 1154 badische, 188 hessische, 4 württembergische, 21 bayerische, 5220 preussische, 1386 belgische, 20.171 niederländische, 45 englische und 18 Schiffe anderer Länder; rheinabwärts durch 576 Personendampfer, 6319 Schleppdampfer, 984 Frachtdampfer und 21.253 Segler; davon 1322 badische, 310 hessische, 5 württembergische, 30 bayerische, 5231 preussische, 1648 belgische, 20.463 niederländische, 44 englische und 29 Schiffe anderer Länder.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 15. Jänner:

Nagy-Károly—Somkuter Localbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 21. Mai:

Oesterr. Lloyd. Goldprioritäten (Rückzahlung am 31. December).

Am 24. Mai:

Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft. Prioritätsactien.

Am 1. Juni:

Böhmische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnschuldscheine (Rückzahlung ab 1. September).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1886 (Rückzahlung ab 1. September).

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. December).

Am 8. Juni:

Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. December).

Am 15. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (Rückzahlung ab 2. Juli).

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Nachdem der letzte Coupon der Actien vom Jahre 1879 am 1. Juli 1900 fällig ist, werden zu diesen Actien auf Grund des an dem Couponsbogen haftenden Talons vom 1. Juli 1900 ab neue Couponsbogen mit je 42 Stück halbjährigen Zinsencoupons und einem Talon ausgefolgt.

Dividenden.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Für die Prioritätsactie fl. 7·80 = K 15·60.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. Coupon per 1. Juli fl. 4·— = K 8·—.

Actiengesellschaft für elektrische Verkehrsunternehmungen in Budapest. K 8·—.

Kremsthalbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli K 3·—.

Welser Localbahn-Gesellschaft. Ab 1. Juni für die einfache Actie K 3·—, für die zehnfache Actie K 30·—.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya. Für die Prioritätsactie K 8·—, für die Stammactie K 7·50.

Generalversammlungen.

Im Monate Juni:

18. (Wien.) Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.
19. (Wien.) Ostgalizische Localbahnen.
20. (Wien.) Bozen-Meraner Bahn.
22. (Wien.) Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft.
23. (Wien.) Unterkrainer Bahnen.
23. (Wien.) Localbahn Schwarzenau-Zwettl.
23. (Linz.) Mühlkreisbahn.
25. (Wien.) Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.
25. (Wien.) Localbahn Stramberg-Wernsdorf.
25. (Wien.) Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding.
25. (Wien.) Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft „System Rigi".
25. (Graz.) Localbahn Gleisdorf-Weiz.
26. (Graz.) Localbahn Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf.
26. (Salzburg.) Gaisbergbahn-Gesellschaft.
26. (Czernowitz.) Bukowinaer Localbahnen.
27. (Wien.) Localbahn Asch-Rossbach.
27. (Wien.) Mährische Westbahn.
27. (Wr. Neustadt.) Actiengesellschaft der Schneebergbahn.
27. (Lemberg.) Localbahn Lemberg-Kleparow-Janow.
27. (Graz.) Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
27. (Graz.) Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau.)
27. (Czernowitz.) Neue Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft.
28. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Saar.
28. (Wien.) Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor.
28. (Wien.) Eisenbahn Wien-Aspang.
28. (Wien.) Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft.
28. (Wien.) Localbahn Radkersburg-Luttenberg.
28. (Wien.) Wiener Localbahnen.
28. (Prag.) Localbahn Postelberg-Laun.
30. (Wien.) Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
30. (Tachau.) Actiengesellschaft Localbahn Plan-Tachau.
30. (Czernowitz.) Czernowitzer Elektricitätswerks- und Strassenbahn-Gesellschaft.
30. (Budapest.) Barcs-Pakraczer Eisenbahn.
30. (Budapest.) Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
30. (Linz.) Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr.

Im Monate Juli.

7. (Prag.) Localbahn-Gesellschaft Potscherad-Wurzmes.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereinskilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld) ist der Nachtrag I, zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (dänische Eisenbahnen) der Nachtrag V und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag IV erschienen.

— (Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften u. s. w.) Dieselben — giltig vom 1. Juni ab — sind neu herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen vertheilt worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 94 (kgl. Rumänische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden. Zum Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 31 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona) ist der Nachtrag II erschienen. Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 94 wird das im August 1897 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer und durch den zum Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 31 herausgegebenen Nachtrag II der im Februar 1898 ausgegebene Nachtrag I zu diesem Verzeichnisse aufgehoben.

— (Vereinskilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen) und Nr. 63 (Buschtěhrader Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Ferner ist zu dem Kilometerzeiger Nr. 78 (Oesterr. Südbahn) der Nachtrag VIII, zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag III erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 55 und Nr. 63 werden die im Februar 1894, bezw. März 1895 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CIII. Stückes.) Das am 16. Juni herausgegebene CIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4923: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Juni 1900, Z. 20.552, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

Nr. 4924: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. Juni 1900, Z. 104.856, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Fassmannsreuth.

— (Inhalt des CIV. Stückes.) Das am 18. Juni herausgegebene CIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4925: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Juni 1900, Z. 20.867, betreffend die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich.

Nr. 4926: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 14. Juni 1900, Z. 105.290, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in dem bayerischen Grenzorte Daberg.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Mai 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	11235·52	3131·82	3636·48	10730·86
Roggen	1233·64	403·66	402·66	1234·64
Gerste	1656·85	100·00	539·83	1217·02
Hafer	1748·24	1416·82	1286·46	1878·60
Mais	1867·83	3326·64	979·02	4215·45
Mehl	1897·72	1017·55	1329·30	1585·97
Wein	5656·82	701·47	472·74	5885·55
Verschiedene	2394·54	2038·14	1102·20	3330·48
Zusammen	27691·16	12136·10	9748·69	30078·57
Versicherungswerth K	739.700	259.400	154.000	845.100

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	32	1	3	30
Versicherungswerth K	168.075	2.500	10.090	160.485
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich - Riesa - Elbkai.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Juli 1900, bezw. insoweit Tariferhöhungen eintreten, am 15. August 1900, tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. November 1896 giltigen Tarife, Theil II, für den Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich - Riesa-Elbkai in Kraft, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages I und II, ferner die Erneuerung der im Rückvergütungswege giltigen Ausnahmetarife enthält und bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 25 Pfennigen oder 30 Hellern für das Stück erhältlich ist.

Prag, am 18. Juni 1900. [617]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des V. Nachtrages zum Personentarife für die westlichen Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahnen Tirschnitz-Wildstein-Schönbach und Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg, sowie der Theilstrecke Winterberg—Eleonorenhain der Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern i. B. tritt der V. Nachtrag zu den vom 1. October 1899 giltigen Tarifen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen in Wirksamkeit.

Dieser Tarifnachtrag enthält Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 18. Juni 1900. [618]

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft A.

Im Tarife, Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1897 ist die Schnitt-Tafel A auf Seite 33 unter „III. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft“ wie folgt zu ergänzen:

Von	Bis zum Schnittpunkte 1	2	3	4	5	6	7	8
	Kilometer							
Schwechat-Kledering*) . .	476	134	434	310	319	329	.	.
Wien St.E.G. transit*) . .	468	426	426	302	311	321	.	.

Ferner sind auf Seite 10 unter m) obige Stationen nachzutragen.

Wien, am 18. Juni 1900. [619]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Theil III, Heft 3, vom 1. December 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 gelangt der Nachd trag VI zur Einführung, welcher u. A. Aenderungen un-Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. August 1900.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen um den Preis von 0·40 Mark = 0·50 Kronen erhältlich.

Wien, am 16. Juni 1900. [620]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz. K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. August 1900 tritt der Nachtrag I zum Tarife (Theil II) für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits vom 1. Jänner 1899 in Wirksamkeit.

Wien, am 15. Juni 1900. [621]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn, k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn, k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, k. k. priv. Kuttenberger Localbahn, Localbahn Melnik-Mšeno, Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. August 1900 gelangt der Nachtrag II zu dem ab 1. Juni 1898 giltigen Tarife (Theil II) für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und der Localbahn Melnik-Mšeno zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Berichtigungen des Tarifes, Aufhebung von Fahrpreisen und Einführung neuer Fahrpreise.

Wien, am 10. Juni 1900. [622]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen.

In dem vom 1. Juli 1900 giltigen Tarife, Theil II, Heft 4, sind nachstehende Druckfehler zu berichtigen:

Auf Seite	Stationsverbindung	Zu berichtigen von	Zu berichtigen auf
68	Algyö—Franzenthal	347	397
68	Alvincz—Falkenau-Hillemühl	474	464
69	Apácza—Liebau	427	467
69	Agostonfalva—Liebau	425	465
72	Drégely-Palánk—Bensen	332	*
76	Kis-Kun-Félegyháza—Kleinkahn	374	370
77	„ „ „ —Tellnitz	374	370
77	Kolozsvár—Seidenberg	473	463
81	Piski—Liebau	423	413
133	Ober-Georgenthal—Nyiregyháza	402	430
133	„ „ —Rakamaz	468	426
133	Oberleutendorf—Nyiregyháza	402	430
133	„ —Rakamaz	468	426
134	Schlan—Rimaszombat	374	378
146	Falkenau-Hillemühl—Zólyom	352	325
149	Neratovic—Tisza-Ujlak	440	404

Ferner sind auf Seite 34 bei der Station Zenta die Kilometer mit 456 einzustellen, auf Seite 131 bei der Station Jičin die Bezeichnung der Eigenthumsbahn von k.k.St.B. auf Oe.N.W.B. abzuändern, auf Seite 159 die Kilometer der Relation Franzensbad—Pöstyén von 748 auf 625, auf Seite 161 die Kilometer der Relation Königstadtl—Dubnicz von 544 auf 444 und auf Seite 189 die Kilometer der Relation Klingenthal—Liptó-Szt. Miklós von 977 auf 777 richtigzustellen.

Wien, am 19. Juni 1900. [623]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil I, Abtheilung B.

Mit 1. August 1900 tritt zum Tarife für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1899 ein Nachtrag II in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen des Inhaltsverzeichnisses, der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterclassificationen, des Nebengebührentarifes der deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen, des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses, sowie Berichtigungen des Nachtrages I enthält.

Die gegenüber dem Haupttarife und dem Nachtrage I eintretenden Aenderungen und Ergänzungen sind im Nachtrage durch das Zeichen # kenntlich gemacht.

Insoweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, gelten diese erst ab 15. August 1900.

Exemplare des Nachtrages werden ab 15. Juli 1900 bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 19. Juni 1900. [624]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Massnahmen zur Vermeidung unrichtiger Tarifirung von Gütern im Auslands- und Verbandsverkehre.) Da bei Prüfung von Klagen und Reclamationen seitens der Commitenten, insbesondere im Auslands- und Verbandsverkehre mit Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen die deutschsprachigen Tarife häufig unrichtig angewendet werden, und dies darauf zurückzuführen ist, dass ein grosser Theil des Personals die deutsche Sprache nicht genügend beherrscht, hat die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit den auswärtigen Eisenbahnen die Vereinbarung getroffen, diese Tarife stets zweisprachig (deutsch und ungarisch) herauszugeben. Um schliesslich auch dem Uebelstande abzuhelfen, dass die erwähnten Verbandstarife häufig überhaupt nicht angewendet werden, was ebenfalls zu vielen Reclamationen führt, haben die ungarischen Staatsbahnen ein übersichtliches Verzeichniss angelegt, aus welchem die Stationen sofort und mit Leichtigkeit feststellen können, mit welchen auswärtigen Relationen sie im directen Verkehre stehen und welcher Verbandstarif im gegebenen Falle anzuwenden ist; mit diesem Verzeichnisse sollen die Stationen schon demnächst versehen werden.

— (Einschränkung der Ausgabe von Freikarten für Eisenbahnbedienstete.) Die bisher in Geltung gestandene und zwischen den Eisenbahn-Verwaltungen der beiden Staaten der Monarchie auf dem Principe der Reciprocität beruhende Gepflogenheit der Gewährung von Freikarten für Eisenbahnbedieustete fremder Verwaltungen hat eine nennenswerthe Restriction erfahren, indem von nun an den Bediensteten einer fremden Verwaltung im Maximum sechs Freikarten jährlich bewilligt werden. Demzufolge hat auch die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen von den seitens der Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verwaltungen im gegenseitigen Einverständnisse getroffenen Verfügungen Massnahmen veranlasst, welche die entsprechende Evidenzhaltung der für Bedienstete fremder Verwaltungen ausgestellten Freikarten betreffen. Die Entziehung der bisherigen Begünstigungen wird namentlich von jenen Beamten schwer empfunden werden, welche aus Ersparungsrücksichten auf dem Lande und auf der Strecke einer fremden Bahnlinie ständig oder den Sommer über wohnen und in der Hauptstadt ihren Dienstobliegenheiten nachzukommen haben.

Ausland.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb und Koks zum Hochofenbetrieb. (Neuauflage.) Vom Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies, Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Converterschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb, sowie von Koks zum Hochofenbetrieb im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, der Directionsbezirke Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Hannover, Köln, Magdeburg und St. Johann-Saarbrücken, der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Eisern-Siegener, der Georgsmarienhütten und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn kam am 1. Juni 1900 eine neue Ausgabe zur Einführung.

Am gleichen Tage trat die bisherige Ausgabe des Ausnahmetarifes vom 1. Mai 1893 mit den dazu erschienenen Nachträgen ausser Kraft mit der Massgabe, dass, insoweit durch die neuen Sätze Frachterhöhungen herbeigeführt werden, die bisherigen noch bis einschliesslich den 31. Juli 1900 in Geltung bleiben. Preis der Neuausgabe Mk. 0·90.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liqnidirung jeder Rechnnng, welche auf Grnnd eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden znr Deckung der Publications- nnd Liqnidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezng habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1630	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gerste und Malz	Rzikowitz	Prerau transito oder Hullein transito	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von Rzikowitz müssen bis Prerau oder Hullein im Localverkehre und ab diesen Stationen auf Grund directer Tarife und die Sendungen nach Rzikowitz auf Grnnd directer Tarife bis Prerau oder Hullein nnd ab diesen Stationen im Localverkehre expedirt werden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	12 Heller	4 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Dnplicate, die einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
				Prerau transito oder Hullein transito	Rzikowitz				12 Heller	4 Heller	8 Heller			
1631	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Uj-Zsolna	Oderberg K.O.E. loco Oderberg K.O.E. transit für den Verkehr mit österr. Stationen Oderberg K.O.E. transit für den Verkehr mit Deutschland	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. November 1899	Verschieden	Heller 41 41 43 *)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits enthalten
1632	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Vide nntenstehende Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 Kilogramm per Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil III, Heft 2		Vide untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen

Von oder nach	Nach oder von: Dombrau	Jablunkau	Karwin	Lonkau	Oderberg K.O.E. loco	Oderberg K.O.E. transit für Sendungen im Verkehre mit Deutschland *)	Trzynietz
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern						
Debreczen	255	—	253	249	255	262	239
Losoncz	—	—	—	—	—	186	163
Miskolcz gömöri p. n.	—	—	—	—	—	225	202
Nyiregyháza	—	218	—	239	245	252	229

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1633	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Wostromér	Chlumetz	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	18 Heller	11 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege	Die Steine müssen zu Brücken- und Canalbauten in Chlumetz bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Chlumetz als Aufgeber und Empfänger erscheinen	
1634	**Localbahn Stramberg-Wernsdorf**		Unbearbeitete Kalksteine	Stramberg	Wernsdorf (für Sendungen nach Baschka)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Localtarif	12 Heller	7 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege	Auf- und Abladen durch den Aufgeber, bezw. Empfänger	
1635	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Localbahn Monfalcone-Cervignano	Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, dann Fäcaldünger aus Pos. D—13 der Güterclassification	M o n f a l c o n e H a f e n R o s e g a oder umgekehrt			bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	L o c a l t a r i f	6 Kronen per Wagen	4 Kronen per Wagen	2 Kronen per Wagen	Im Kartirungswege		Die nebenstehende Ermässigung der Schleppbahngebühr tritt nur bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens zwei Waggons ein und gelangt für den zweiten und die folgenden Wagen zur Berechnung, wogegen für den ersten Wagen die normale Gebühr zur Einhebung gelangt
1636	**Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz**		B i e r	Malenowitz	Lipa-Sluschowitz	Anfgabe von beliebigen Mengen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900	Localbahntarif, Theil II, giltig vom Tage der Betriebseröffnung	H e l l e r 44	35	9	Im Kartirungswege		
					Wisowitz				58	47	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1637	**Südbahn-Gesellschaft**		Kohle, mineralische	Trifail	Fritzens-Wattens	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	vom 25. Juni 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	173 Heller	144 Heller	29 Heller	Im Kartirungswege		
1638	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Localbahnen	Steinplatten, Pflaster-, Saum- und Bordsteine aus Pos. 8 55 b der Güterclassification	Ostrów-Berezowica Kalinow-szczyzna	K i m p o l n u n g	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen unter der Adresse des Gemeindeamtes von Kimpolung zur Aufgabe gelangen und zum Baue städtischer Communicationen Verwendung finden. Das Auf- und Abladen haben die Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Verschieden	112 107	Verschieden	Im Kartirungswege		
1639	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	Frachtgüter der Classen I und II	a) Starkenbach transit b) Starkenbach loco	Sittowa-Haje	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Heller a) 20 b) 24	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		In diese Publication ist die Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 57 vom 19. Mai 1900 unter fortlaufender Nr. 1460 einbezogen worden und tritt dieselbe infolge dessen ausser Kraft
			A, B, C, Specialtarif I und 2 und Ausnahmetarif II							18 22				
			Classen I und II		Přiwlak-Ponikla					22 26				
			A, B, C, Specialtarif I und 2 und Ausnahmetarif I und II							20 24				
			Classen I und II Ausnahmetarif II		Jablonetz a. Iser					46 50 42 46				
			Classen I und II Ausnahmetarif II		Rochlitz					50 54 46 50				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1640	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur auf Seite 6 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	den in der Schnitt-Tabelle A des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten Stationen	Palota-Ujpest	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil III für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. April 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Schnitt-Tabelle B *) a) 331 Centimes b) 256 „ c) 191 „		Im Kartirungswege		*) Für die Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze aus der Schnitt-Tabelle A des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes zu entnehmen. Die Entfernungen bis zum Schnittpunkte betragen ad a) 666 Kilometer „ „ „ „ ad b) 754 „ „ „ „ „ ad c) 505 „

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Akademiestrasse 3.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. **Wien, 23. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes, — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Zbetschno nach Kladno, eventuell von Stein-Žehrowitz nach Smečna-Sternberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Baumeister Franz Kindl in Prag die mit dem Erlasse vom 20. August 1898, Z. 34.586/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 99 vom 1. September 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und sohin mit dem Erlasse vom 28. Juni 1899, Z. 30.386/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 86 vom 27. Juli 1899), auf ein Jahr verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Zbetschno der k. k. Staatsbahnstrecke Beraun—Rakonitz über Bieletsch, Bratronitz, Stein-Žehrowitz nach Kladno, eventuell von Stein-Žehrowitz nach Smečna-Sternberg zum Anschlusse an die ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 29. Mai 1900.

Z. 25.323.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Es begründet einen Mangel des Verfahrens, wenn die Conclusion des Commissionsgutachtens, dass eine durch den Bahnbau alterirte Communication eine „lebhaft frequentirte" sei, nicht durch entsprechende Feststellungen (Frequenzdaten) im Commissionsprotokolle substantiirt wird.

(Erkenntniss vom 28. März 1900, Z. 2285. E.-M.-Z. 21.070.)

Mit Erlass des Eisenbahnministeriums vom 18. Mai 1899, Z. 11.240/3, wurde der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft der Bauconsens für die projectirte Verbindungslinie zwischen ihrer Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg und dem Bahnhofe Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, ferner für die projectirte Verbindungscurve (Militärcurve) mit der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und endlich für eine von der erstbezeichneten Verbindungslinie abzweigende Schleppbahn zu dem am Territorium des sogenannten „Alten Teiches" in der Stadt Reichenberg zu errichtenden Localfrachten- und Kohlenbahnhof ertheilt.

Gleichzeitig wurde mit diesem Erlasse im Punkte 1 die Herstellung eines 1·5 m breiten, circa 80 m langen Uebergangssteges ausschliesslich für den Personenverkehr im Zuge des Fahrweges K. Z, 773/1, beziehungsweise 261/1 in km 145·9/146·0 der genannten Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg angeordnet und erkannt, dass der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn obliege, im Verein für die Kosten dieses Uebergangssteges aufzukommen und sich über die Auftheilung derselben unter einander einzuverstehen.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hob diese Ministerialentscheidung über Beschwerde der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung wegen mangelhaften Verfahrens auf.

Entscheidungsgründe.

Die Beschwerde stützt sich darauf, dass „es im Zuge des durchgeführten Administrativverfahrens verabsäumt wurde, die Nothwendigkeit eines solchen Uebergangssteges entsprechend zu prüfen, beziehungsweise die

Voraussetzungen, unter welchen die fragliche Herstellung überhaupt gerechtfertigt erscheinen würde, eingehend zu erheben."

Das belangte Ministerium habe auch, indem es mit Erlass vom 21. Juni 1899, Z. 25.712, eine neuerliche Localcommission anordnete, „selbst in unzweideutiger Weise zu erkennen gegeben, dass bei der am 8. Februar 1899 durchgeführten politischen Begehung die thatsächlichen Voraussetzungen für die Nothwendigkeit der Herstellung eines Uebergangssteges an der fraglichen Stelle nicht in entsprechender Weise erhoben worden seien, so zwar, dass die mit dem angefochtenen Erlasse vom 18. Mai 1899, Z. 11.240/3, getroffene Entscheidung sich nicht auf ein vollständig ordnungsmässig durchgeführtes Verfahren stützen könne.

Das Erkenntniss des Verwaltungsgerichtshofes beruht auf nachstehenden Erwägungen:

Aus dem letztangeführten Umstande allein, dass das Eisenbahnministerium nachträglich über Anregung der Beschwerdeführerin neue Erhebungen anordnete, könnte allerdings noch kein Schluss gezogen werden, dass die früheren Erhebungen mangelhaft waren. Wohl aber ergibt sich dieser Umstand daraus, dass aus dem Commissionsprotokolle weder das Substrat für das Commissionsgutachten zu entnehmen, noch dieses selbst mit der erforderlichen Bestimmtheit abgefasst ist.

Es haben wohl die Vertreter der Gemeinden behauptet, dass auf dem fraglichen Fahrwege, welcher von der Bahn geschnitten wird und dessen Umlegung und Verlängerung hiedurch nöthig wurde, ein äusserst lebhafter Verkehr herrsche, und es haben auch die Vertreter des Reichenberger Bezirkes den fraglichen directen Weg „sowohl für den öffentlichen Verkehr, als auch für den Verkehr der betreffenden Grundbesitzer zu und von den Grundstücken jenseits des neuen Bahnhofes" als „dringend nothwendig" bezeichnet und darauf hingewiesen, dass „im Falle der Cassirung dieses Weges die betheiligten Grundbesitzer nur auf einem grossen Umwege zu ihren Grundstücken und von dort wieder zurückgelangen" könnten, „wodurch die Bewirthschaftung der Gründe äusserst erschwert würde", sowie dass „der fragliche Weg auch als Kirchen- und Leichenweg von den Bewohnern von Ober-Hannichen und Nieder-Hannichen, sowie von zahlreichen Fabriksarbeitern aus diesen Gemeinden benützt" wird.

Der Vertreter der beschwerdeführenden Eisenbahn-Gesellschaft hat aber ausdrücklich bestritten, dass der „angegebene starke Verkehr thatsächlich bestehe", und es fehlt im Commissionsprotokolle an den erforderlichen Feststellungen, welche die Conclusion des Commissionsgutachtens, dass die Communication, um deren Verlängerung es sich handelt, eine „lebhaft frequentirte" sei, substantiiren würde.

Das Commissionsgutachten bezeichnet endlich die fragliche Herstellung auch selbst nicht direct als nothwendig, sondern nur als wünschenswerth, entbehrt somit auch der erforderlichen Bestimmtheit.

Die angefochtene Entscheidung war hienach wegen Mangelhaftigkeit des durchgeführten Verfahrens aufzuheben.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Die blosse Vorschreibung von Kartirungsstrecken im Frachtbriefe ohne ausdrückliche Angabe der anzuwendenden Tarife hat nicht die Wirksamkeit einer Tarifvorschreibung, sondern nur die einer Routenvorschrift.

(Entscheidung vom 7. November 1899, C b I $\frac{264\,99}{4}$.)

Die Firma A. B. & P. in Wien hatte am 17. December 1898 in Vernier Meyrin an ihre eigene Adresse nach Wien K.F.J.B. eine Sendung Nussholz im Gewichte von 12.940 kg mit der Vorschreibung am Frachtbriefe aufgegeben: „Vernier Meyrin—Genf tarif spécial, Genf—Nussdorf, Nussdorf—Wien K.F.J.B.". Für diese Sendung waren an Fracht Frcs. 494.15 eingehoben, im Rückvergütungswege jedoch der Betrag von Frcs. 6.65 erstattet worden, so dass eine bezahlte Frachtgebühr von Frcs. 487.50 verblieb. Die Frachtberechnung war von Vernier Meyrin bis Genf nach dem für diese Strecke giltigen Specialtarif, von Genf bis Nussdorf nach dem für diese Strecke bestehenden directen Verbandstarif und von Nussdorf bis Wien K.F.J.B. nach dem Localtarife der k. k. Staatsbahnen vorgenommen worden.

Die Partei gab sich jedoch mit dem erwähnten Erstattungsbetrage nicht zufrieden, sondern beanspruchte die Frachtberechnung von Genf bis Wien K.F.J.B. nach dem für diese Strecke bestehenden directen Frachtsatze des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes, wonach sich die Gesammtfracht von Frcs. 468.50 ergeben hätte. Diesen Anspruch lehnte die Eisenbahn unter Hinweis auf die Frachtbriefvorschrift, durch welche die angewendeten Tarife verlangt worden seien, ab, worauf die Partei ihr Begehren im Rechtswege geltend machte.

Dem Klagebegehren wurde mit folgender Begründung stattgegeben:

Die im Frachtbriefe gegebene Vorschreibung sieht die Bahn als eine Tarifvorschreibung an und begründet infolgedessen die Berechnung der Fracht damit, dass die klägerische Firma nach dieser Tarifvorschreibung auf den directen Tarif Genf—Wien Kaiser Franz Josefbahnhof keinen Anspruch erheben könne, sondern dass die Bahn berechtigt sei, der im Frachtbriefe vorgenommenen Vorschreibung gemäss die Fracht nach dem Tarife Genf—Nussdorf und dann Nussdorf — Wien zu berechnen. Dass die Klägerin einen Anspruch auf den directen Tarif Genf—Wien Kaiser Franz Josef-Bahn nicht erheben könnte, schliesst die Bahn auch aus der Zusatzbestimmung XIII zu § 6 der reglementarischen Bestimmungen des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Gemeinsamer Theil des Generalgütertarifes, Seite 112).

Nach dieser Zusatzbestimmung kann die Partei die Anwendung eines directen Tarifes bei Vorschreibung des einzuhaltenden Transportweges nur dann beanspruchen, wenn der vorgeschriebene Weg nach Massgabe der Verkehrsvorschriften zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung zugelassen ist.

Nach Ansicht der Bahn kann also nur bei Vorschreibung eines Transportweges unter der vorerwähnten Voraussetzung der directe Tarif beansprucht werden, nicht aber bei einer Tarifvorschreibung.

Nach Ansicht des Gerichtes jedoch kann in der im Frachtbriefe enthaltenen Vorschreibung nicht eine Vorschreibung des Tarifes, sondern nur eine Vorschreibung des Transportweges erblickt werden. Eine Tarifvor-

schreibung ist nur erfolgt bezüglich der Strecke Vernier Meyrin—Genf, nicht aber für die andere Strecke.

Eine Tarifvorschreibung für die weitere Strecke hätte lauten müssen: Genf—Nussdorf Oesterreichisch-Schweizerischer Grenzverkehr oder Verbandtarif oder directer Tarif, Nussdorf—Wien Kaiser Franz Josef-Bahnhof Localtarif, während thatsächlich der anzuwendende Tarif bei der Strecke von Genf ab nicht vorgeschrieben erscheint.

Das Wesentliche einer Tarifvorschreibung ist aber, dass der anzuwendende Tarif angegeben sei, was hier nicht vorliegt.

Es mag sein, dass der Aufgeber in der That beabsichtigt haben mochte, den Tarif vorzuschreiben, und es ist auch dem Gerichte bekannt, dass von den Parteien in der Weise, wie es vorliegend geschehen ist, die Tarife vorgeschrieben werden oder wenigstens die Anwendung der gebrochenen Tarife begehrt zu werden pflegt und von der Bahn auch eine derartige Vorschreibung als eine Tarifvorschrift behandelt wird. Thatsächlich liegt aber hier eine Tarifvorschrift nicht vor, und es kann auch bei den weittragenden Folgen, welche eine Tarifvorschrift für die Partei hat, nicht auf die Absicht einer Vorschreibung, sondern auf deren Inhalt geachtet werden.

Wenn die Vorschreibung des Tarifes, also eine Formalität, die Partei bindet, so muss auch genau untersucht werden, was sie thatsächlich vorgeschrieben hat, nicht was sie möglicher Weise beabsichtigt.

Dass aber die Partei vorliegend nicht einen Tarif vorgeschrieben hat, wurde bereits dargethan, und dass die vorliegende Vorschreibung nur eine Vorschrift des Transportweges ist, geht daraus hervor, dass nur die Stationen, über welche das Gut gehen soll, genannt sind. Wenn auch im internationalen Verkehre keine Bestimmung darüber besteht, wie der Transportweg vorzuschreiben ist, so ergibt sich dies dennoch aus der Bedeutung des Ausdruckes: „Vorschreibung des Transportweges“ ebenso, wie sich aus der Bedeutung des Wortes „Tarifvorschreibung“ ergibt, dass in der Vorschreibung die anzuwendenden Tarife angeführt sein müssen.

Ueberdies ist in der Zusatzbestimmung XIII des österreichisch-ungarischen Tarif-Theiles I zu § 51 Betriebsreglement ausdrücklich angeführt, dass die Vorschreibung des Transportweges in der Weise zu erfolgen hat, dass die für den Weg massgebenden Stationen in der Weise, wie dieselben von der Versandt- zur Bestimmungsstation berührt werden sollen, im Frachtbriefe angegeben werden.

Wenn auch diese Zusatzbestimmung für den internationalen Verkehr keine Geltung hat, so wird durch dieselbe dennoch die Ansicht des Gerichtes unterstützt. Vorliegend enthält die Vorschreibung nichts Anderes als die blosse Anführung der für den Weg massgebenden Stationen. Und wenn auch durch die Wiederholung des Wortes Nussdorf und durch die Absätze in der Vorschreibung geschlossen werden kann, die Partei habe eine Tarifvorschrift beabsichtigt, so liegt trotzdem eine Tarifvorschrift nicht vor, und es können die Partei die Folgen einer Tarifvorschrift nicht treffen.

Durch die Vorschreibung des Transportweges jedoch wird die Partei, wie aus der citirten Zusatzbestimmung XIII zu § 6 der reglementarischen Bestimmungen für den Verkehr mit der Schweiz hervorgeht, vorliegend des Anspruches auf Anwendung des directen Tarifes nicht verlustig, da es zugegebener Massen einen anderen Transportweg als den vorgeschriebenen nicht gibt, somit die vorgeschriebene Route transportberechtigt ist.

Allerdings kann mit dem Gesagten noch nicht nothwendig geschlossen werden, dass der Partei der directe Tarif gewährt werden muss, da sie diesen Tarif nicht vorgeschrieben „beansprucht“ hat. In der citirten Bestimmung XIII wird nur zum Ausdrucke gebracht, dass die Partei unter der erwähnten Voraussetzung durch die Vorschreibung des Transportweges des Anspruches nicht verlustig wird, aber es ist nirgendwo im Internationalen Uebereinkommen ausgesprochen, dass beim Bestande eines directen Tarifes derselbe auch immer angewendet werden müsse. Allein es ergibt sich aus der ganzen Tendenz des Internationalen Uebereinkommens, dass die Bahn den der Partei günstigen Tarif anwenden müsse, denn wenn die Partei den Frachtvertrag eingeht und bestimmte Tarife nicht vorschreibt, setzt sie stillschweigend voraus, dass die günstigsten Tarife der Frachtberechnung zugrunde gelegt werden, und die Bahn übernimmt den Transport in Kenntniss dieser stillschweigenden Voraussetzung der Partei, so dass der Vertrag auf dieser Basis zustande kommt.

Vorliegend behauptet die Partei, dass der Tarif Genf—Wien Kaiser Franz Josef-Bahn der günstigste, weil billigste ist, und die Bahn kann keinen Grund angeben, warum sie den von ihr angewendeten, theueren Tarif für den der Partei günstigeren halte.

Es ist somit der Anspruch der Klägerin auf den Tarif Genf—Wien Kaiser Franz Josef-Bahn berechtigt. Und da bei Anwendung des directen Tarifes Genf—Wien Kaiser Franz Josef-Bahn die Fracht um den eingeklagten Betrag geringer gewesen wäre, so war dem Klagebegehren stattzugeben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Prater Ausstellungsstrasse—Rotunde Südportal: Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 23. Februar durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission in Verbindung mit der politischen Begehung rücksichtlich des vom Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes, betreffend die Linie Prater Ausstellungsstrasse—Rotunde Südportal der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses dieser Amtshandlung ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 18.477.]

Elektrische Kleinbahn (System Hillischer) in Wien. (Magistratsstrasse—Ebendorferstrasse—Grillparzerstrasse—Mölkerbastei—Helferstorferstrasse—Börsegasse—Renngasse—Freiung—Teinfaltstrasse—Rathhaus: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von univ. med. Dr. H. Th. Hillischer in Wien vorgelegten Projectes für eine schmalspurige, elektrische, mit patentirten Oberflächencontacten als Probestrecke zu betreibende, circa 2·4 km lange Kleinbahn in Wien (Magistratsstrasse—Ebendorferstrasse — Grillparzerstrasse — Mölkerbastei — Helferstorferstrasse — Börsegasse — Renngasse — Freiung — Teinfaltstrasse—Rathhaus) die Trassenrevision und politische Begehung auf den 21. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans Ritter von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 28.404.]

Projectirte elektrische Bahn niederer Ordnung von See am Mondsee nach Unterach. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von der Firma Stern und Hafferl in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine mit

der Spurweite von 1 m auszuführende, elektrisch zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung von See am Mondsee nach Unterach am Attersee die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 27. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Carl Graf betraut. [E.-M.-Z. 28.909.]

Projectirte Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 8. bis 14. März durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission, einschliesslich der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, rücksichtlich des vom Landesausschusse in Wien vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Stammersdorf der Linie Wien Stefaniebrücke—Stammersdorf der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. nach Auersthal wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des Ergebnisses dieser Amtshandlung hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für obgenannte Linie mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 19.511.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bozen-Meraner Bahn. (Rollfuhrdienst in Meran: Abänderung der Bestimmungen des Punktes 8.) Die Bestimmungen über die Zustellung der in Meran anlangenden Eil- und Frachtgüter werden im Punkte 8 „Von der Zustreifung sind ausgenommen" nachstehend abgeändert: „8. Güter, welche der Stationsvorstand in Meran von der Ueberweisung an die Firma Johann Aschberger, Spediteur, ausgeschlossen hat, weil eine Lieferfrist-Ueberschreitung bereits eingetreten ist oder einzutreten droht." (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32 vom 20. März, Seite 904, und Nr. 34 vom 24. März, Seite 933.)

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Falkenau a. d. E.—Klingenthal: Abänderung der Haltestellennamen Ober-Graslitz und Unter-Graslitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Eingabe der Interessenten die allgemein gewünschte Abänderung der Haltestellennamen „Ober-Graslitz" auf Graslitz oberer Bahnhof und „Unter-Graslitz" auf Graslitz unterer Bahnhof verfügt und die Verwaltung der Buschtěbrader Eisenbahn beauftragt, das weiter Erforderliche zu veranlassen. [E.-M.-Z. 25.234/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 31. Mai, Z. 32.549, dem Samuel Horovitz, Eisenbahnbau-Unternehmer in Kolozsvár, für eine von der Station Beszterce-Bánya der Linie Zólyom (Altsohl)—Zólyom-Brezó der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Zábara, Elesd, Jakabfalva und Olmányfalva bis Hermánd (Comitat Zólyom [Sohl]) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 31. Mai, Z. 33.788, der Direction der Boldvavölgy-Eisenbahn-Actiengesellschaft für eine von ihrer Station Szalonna abzweigende, über Martonyi und mit Berührung der Eisenerzabbaureviere bis zu den dortigen Hochöfenanlagen führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 31. Mai, Z. 34.439, dem Gutsbesitzer Franz Belegh in Gyéres-Szt. Király und Consorten für eine

a) von der Endstation Torda der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Aranyos-Gyéres—Torda abzweigende und in deren Fortsetzung im Bereiche des Comitates Kolozs (Klausenburg) über Borév, Vidaly, Ujfalu, Alsó-Szolcsva, Felsö-Szolcsva, Brezest, Szártos, Ofenbánya und weiterhin über Bisztra bis Topánfalva führende;

b) von der zukünftigen Station Topánfalva ausgehende, diese im Bereiche des Comitates Alsó-Fehér über Abrudbánya und mit Berührung der dortigen Bergbaureviere die Linie a) im Comitate Hunyád in der Endstation Brád mit der Linie Arad—Bráo der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende;

c) von Brád aus die Linie b) über Lungsora und Dumasd in der Station Maros-Illye mit der Linie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Ungarischen Südostbahn verbindende;

d) von der zukünftigen Station Abrudbánya aus die Linie b) im Abrudpataktbale über Bucsum in der Endstation Zalathna mit der als Sackbahn endigenden Linie Gyula-Fehérvár (Karlsburg)—Zalathna des Staatsbetriebes verbindende

Theilstrecke des in a), b), c) und d) projectirten normalspurigen Localbahnnetzes auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 31. Mai, Z. 34.566, der Direction der Torontáler Comitats-Localbahnen für eine von der Station Pancsova der Linien Nagy-Becskerek — Pancsova, Román-Szt. Petre—Pancsova und Pancsova—Temespárt (Temes-Umschlagstation) abzweigende und diese über Hertelendyfalva, Starcsova, Homolicz, Sándorégyháza, Bresztovácz und die Gemarkung der Gemeinde Plosicz in der Station Kubin-Dunapart mit der Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 31. Mai, Z. 35.296, dem Advocaten Dr. Josef Molnár, Gutsbesitzer in Rima-Szombat, für eine

a) von der Station Ajnácskö der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Almágy, Alsó-Utas-Puszta, Felsö-Utas-Puszta, Zabar, Istenmezö, Pétervásár und Bakta in der Endstation Eger (Erlau) mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Füzes-Abony — Eger verbindende;

b) von der Station Feled der Linien Fülek—Miskolcz und Feled—Tiszolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, bis Péterfalva, eventuell bis Zabar (Comitat Gömör) zum Anschlusse an die Linie a) führende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 31. Mai, Z. 39.114, dem Gutsbesitzer Eugen Gerubel in Oravicza im Vereine mit der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma G. Gregersen & Söhne für eine

a) von der Station Oravicza der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Jassenova-Anina abzweigende und diese über Borostyán, Greovacz-Mercsina, Veradia, Kakova, Komoristye und Laczunás in der Station Nagy-Szám mit der Linie Versecz—Nagy-Szredistye—Gattaja—Maros-Illye der Ungarischen Südostbahn verbindende Localbahn;

b) von der Station Nagy-Szredistye der vorbenannten Linie abzweigende, über Kudricz bis Markovácz (Comitat Temes) führende Flügelbahn der Linie a)

auf die Dauer eines Jahres.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Pressburg. (Nachtrag zur Concessionsurkunde und Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 70 verlautbart den Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 10. Mai 1900, Z. 35.585, betreffend den ersten Nachtrag zur Concessionsurkunde der Pressburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft, kraft welcher die Gesellschaft zur Herstellung des zweiten Geleises einiger Theilstrecken ihres innerstädtischen Betriebsnetzes, zum Baue von Flügelbahnen, zur Vermehrung der Fahrbetriebsmittel und zur Erweiterung ihrer Stromerzeugungs-Centralstation, und aus diesem Anlasse zur Erhöhung ihres Actiencapitals von K 294.600 auf deren K 1,754.600 ermächtigt wird.

Budapester Strasseneisenbahnen. (Revision des Verkehrsstatutes.) Aus Anlass der Katastrophe, die sich auf der elektrisch betriebenen Linie Budapest—Zugliget (Auwinkel) der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft ereignete, bei welcher mehrere Personen das Leben einbüssten und eine Anzahl schwer verletzt wurden, wird, wie aus Budapest berichtet wird, demnächst im Ministerium des Innern eine Commission zusammentreten, welche aus Vertretern des Ministeriums des Innern und des Handelsministeriums gebildet, die Verkehrsordnung der elektrischen Strassenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 ex 1897) aus dem Gesichtspunkte des Schutzes der persönlichen Sicherheit gründlich revidiren soll. Die Vorschläge, welche das Ministerium des Innern durch diese Commission erörtern lassen will, sind die folgenden:

Die Auwinkel-Station der Budapester Strassenbahn, welche jetzt in einer geneigten Fläche angelegt ist, wäre sofort zu planiren. Das Gleiche hätte auch bezüglich der anderen Stationen, wenn sie nicht eben liegen sollten, zu geschehen. Bis die Planirung durchgeführt sein wird, hätten folgende Verfügungen zu gelten: Der Wagenführer darf auch auf der Station seinen

Posten nicht verlassen; die Passagiere dürfen nur in die zur Abfahrt bereitgestellten Wagen eingelassen werden; der Zugang zum Wagen darf nur zwischen zwei Schranken erfolgen; an Tagen stärkeren Verkehres müssen zur Ueberwachung der Verkehrsordnung höhere Strassenbahnbeamte an die Endpunkte der stärker frequentirten Linien dirigirt werden.

Ferner werden als allgemeine Massregel für alle Strassenbahnen folgende Verfügungen getroffen: Die Stehplätze seien aufzulassen; der Wagenführer sei von den Passagieren vollständig abzusondern; für die Passagiere sei, wie auf der Untergrundbahn, eine Thüre an jeder Langseite des Wagens einzurichten und die ganze Construction dementsprechend anzuordnen; der Conducteur dürfe den Wagen so lange nicht ab-, bezw. weiterfahren lassen, bis nicht die überzähligen Passagiere wieder abgestiegen sind, und jeder Polizeiposten wäre verpflichtet, einen überfüllten Wagen während der Fahrt anzuhalten und die überzähligen Passagiere aussteigen zu lassen; das Aus- und Einsteigen dürfe nur an der Trottoirseite gestattet sein; statt des jetzigen Schnurverschlusses wäre, wie auf der Stadtbahn, eine solide Thür anzubringen; die Fahrkartenmanipulation wäre zu vereinfachen; zur polizeilichen Ueberwachung des Strassenbahnverkehres wäre eine besondere Strassenbahnbrigade zu organisiren.

Um an Tagen stärkeren Verkehres die Rückbeförderung grosser Passagiermengen anstandslos abwickeln zu können, wäre zu verfügen: Es sei für eine entsprechend grosse Anzahl von Wagen Sorge zu tragen; kein Passagier dürfe befördert werden, der nicht zuvor eine zum Aufsteigen berechtigende Ordnungsnummer genommen; an der Endstation müsse die erforderliche Anzahl von Cassen angeordnet werden; der Zugang zu jedem Wagen dürfe nur zwischen Schranken hindurch erfolgen können; an Haltepunkten darf, wenn der Wagen „complet" ist, kein Passagier mehr aufgenommen werden.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau neuer Linien.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Municipalbehörde und vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung den Bau mehrerer neuer Linien beschlossen. Die bedeutendste dieser Linien ist im Bereiche der Stadtbezirke II und III am rechten Donauufer (Ofen) als elektrisch betriebene Ergänzungslinie des dortigen Betriebsnetzes, welche dieses über die äussere Ringstrasse und weiterhin im Farkasvölgy (Wolfsthal) mit dem dortigen Centralfriedhofe der linksuferseitigen hauptstädtischen Bezirke verbinden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 und 17 ex 1898), des Ferneren eine gleichfalls elektrisch zu betreibende Linie an der Peripherie der Gebietstheile der linksuferseitigen Bezirke, bezw. des Városliget (Stadtwäldchen) im Bereiche der Königin Elisabethstrasse. Der Bau dieser beiden in der zwischen der Commune und der Strasseneisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Convention (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1895) bedungenen Linien wird noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werden.

Bau der über die Donau führenden Brücke am Eskütér (Schwurplatz) in Budapest. (Constructive Beschaffenheit und Baufortschritte.) Beim Baue der Budapester Eskütér-Brücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1897), welche für den Verkehr von Personen, Strassenfuhrwerk und der Wagen einer mit elektrischer Kraft betriebenen Strasseneisenbahn eingerichtet wird, ist ein neues System von Kettengliedern, sowie der Verbindung der Gestänge mit den Langschwellen der Brückendecke in Anwendung gebracht, durch welches die Brücke so versteift wird, dass sie sowohl in verticaler, als auch in horizontaler Richtung nahezu absolut gegen die durch Winddruck oder durch grosse ungleiche Belastungen hervorgerufenen Schwankungen geschützt ist, unter welchen die Kettenbrücke so viel zu leiden hat. Auf jedem Brückenkopfe der beiden Donauufer werden sich je zwei über 50 m hohe Eisenthürme erheben, die in der Höhe durch einen reich decorirten eisernen Bogen zu einer Triumphpforte gestaltet werden. In diese Thürme werden die Ketten eingehängt, welche die Brücke tragen, und von dort werden sie in die Kammer geführt, wo sie verankert werden. Jeder der beiden Untersätze, auf denen je ein Thurm ruhen wird, wiegt 15 000 kg. Die Basis dieses Constructionstheiles ist aus einem Stück Gussstahl im Gewichte von 8000 kg angefertigt. Jeder der gleichfalls aus Gussstahl bestehenden Bolzen, welche die einzelnen Kettenglieder verbinden, hat ein Gewicht von 1200 kg. Das Gesammtgewicht der Eisenconstruction wird 110.000 q betragen, von welchen mehr als die Hälfte in den staatlichen Diósgyörer Werken bereits fertiggestellt, zum Theil schon abgeliefert und aufgearbeitet ist. Von der Eisenconstruction entfallen 40.000 q allein auf die Ketten. Das Mauerwerk wird mehr als 40.000 m³ betragen, von welchen 80 pCt. schon fertiggestellt sind; der Rest des Mauerwerkes wird noch heuer vollendet. Die Arbeiten am rechten Donauufer halten mit jenen am linken Ufer genau Schritt. Die von der Kronprinz Rudolfstrasse sanft aufsteigende, bis zum Niveau der Brücke aber in der Höhe eines Stockwerkes endigende Zufahrtsrampe für den die Verbindung mit Ofen herstellenden Wagen- und Strassenbahnverkehr ist bereits mit Prachtbauten eingesäumt und wird der derart geschaffene neue radiale Strassenzug den Ostbahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit dem Landungsplatze der Localschiffe und dem Südbahnhofe in der kürzesten Richtung verbinden. Dank dem zwischen den Directionen der beiden Strasseneisenbahn-Gesellschaften vereinbarten wechselseitigen Umsteigverkehr ist die über die Eskütér-Brücke führende Strasseneisenbahn berufen, die Continuität des Verkehres aller elektrisch betriebenen Linien im Bereiche des Centrums der Haupt- und Residenzstadt herzustellen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Massnahmen für den Transport frischer Eier.) Die in letzterer Zeit wiederholt aufgetretenen Klagen über Beschädigungen und Abgänge bei Eiertransporten veranlassten die kgl. Ungarischen Staatsbahnen, die strenge Einhaltung der bezüglich der Verpackung von Eiern bestehenden Vorschriften zu fordern und anzuordnen, dass Eierkisten, welche als Stückgut zur Verfrachtung gelangen,

1. aus vollkommen gesunden Brettern oder Latten zusammengestellt,
2. dass der Zwischenraum der Bretter oder Leisten nicht breiter als 3 cm sein darf und
3. dass diese Kisten an drei Stellen, und zwar an beiden Enden und in der Mitte mit Eisenschutzreifen versehen sein müssen.

Kisten, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, sonst jedoch in gutem Zustande sind, werden nur unter Bezeichnung der mangelhaften Verpackung aufgenommen. Wenn jedoch der Zwischenraum der Bretter oder Leisten grösser als 3 cm ist oder gebrochene Bretter verwendet wurden, sind die Kisten vom Transporte zurückzuweisen. Bei Wagenladungssendungen wird das Versehen der Eierkisten mit Eisenschutzreifen nicht gefordert. Damit der Eierhandel infolge der verschärften Verpackungsvorschriften keine Einbusse erleidet, wurde bestimmt, dass eine dreimonatliche Uebergangsfrist gewährt werde, bezw. dass erst vom 1. September 1900 angefangen die durch Versehen der Eierkisten mit Eisenschutzreifen eingetretene Verschärfung ins Leben zu treten habe. Die Stationen wurden angewiesen, durch Placate das Publicum auf diese neue Verfügung aufmerksam zu machen, mit grossen Eierexportfirmen jedoch in directen schriftlichen Verkehr zu treten.

— (Vervollständigung des Wagenparkes für die Getreidecampagne.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, um bei eintretender starker Verkehrscampagne, in welcher der eigene Bestand an Lastwagen nicht hinreicht, allen Anforderungen des verfrachtenden Publicums vollkommen entsprechen und möglichst viel Wagen zur Verfügung der Verfrachter stellen zu können, die Miethverträge, welche mit der Allgemeinen und Internationalen Waggonleih-Gesellschaft bezüglich ihres 1760 Wagen betragenden Wagenparkes seinerzeit abgeschlossen wurden, bis zum Jahre 1904 verlängert. Hiebei wurde den kgl. Ungarischen Staatsbahnen das Recht eingeräumt, die gemietheten Wagen das ganze Jahr hindurch zu benützen, während der Miethpreis, welcher per Wagen und Tag festgestellt ist, nur für zwei Dritttheile des Jahres zu entrichten ist. Ausser den nunmehr erwähnten Leihwagen stehen den kgl. Ungarischen Staatsbahnen noch 2000 Stück sogenannte „ablösbare" Lastwagen zur Verfügung, welche von der Allgemeinen und Internationalen Waggonleih-Gesellschaft in den Jahren 1897 und 1898 mit dem Vorbehalte gemiethet wurden, dass nach Ablauf einer vierjährigen Miethdauer diese Wagen unter Berücksichtigung der mittlerweile entrichteten Miethbeträge von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen käuflich erworben werden können. Schliesslich verfügen die kgl. Ungarischen Staatsbahnen noch über 1000 Stück von der Ungarischen Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft gemiethete „ablösbare" Wagen, so dass im Ganzen, ausser dem rund 55.000 Stück Lastwagen betragenden eigenen Bestande, noch 4760 Stück Lastwagen zur Disposition stehen.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 7. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Gustav Gerhardt die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1899 zur

Verlesung, welcher das Betriebsergebniss als das seit Jahren beste bezeichnet. Die Netto-Transporteinnahmen betragen Kronen 2,045.114 oder K 146.584 mehr als im Vorjahre. Die verschiedenen Einnahmen beziffern sich auf K 656.263 oder K 34.306 mehr. Die gesammten Einnahmen betragen K 2,701.387, die Ausgaben K 1,457.719. Der Betriebscoëfficient der Hauptlinie beträgt 53·9 pCt., nach Abzug der ausserordentlichen Ausgaben nur 51·8 pCt. Der Betriebsüberschuss beträgt K 1,243.968 und ist um K 90.176 grösser als im Jahre 1898. Aus der Betriebsführung der Neusiedlerseebahn hatte die Bahn K 133.998 Einnahmen und K 197.366 Ausgaben, mithin beträgt das Betriebsdeficit gegenüber dem Vorjahre K 63.367. Dieser Ausfall wird jedoch dadurch reichlich aufgewogen, dass die Bahn durch die Inbetriebnahme der Neusiedlerseebahn in die Lage gekommen ist, ihre Hauptbahn schon jetzt wesentlich zu alimentiren und die Theilstrecke Sopron—Vulka-Pordány als Péagelinie zu verwerthen. So sind während des Jahres 1899 von der Neusiedlerseebahn auf die Hauptbahn und umgekehrt 23.032 Reisende, ferner, abgesehen von 16.951 t Regiegut, 47.344 t Güter übergegangen. Dieser Personenverkehr ergibt für die Haupthahn eine Einnahme von rund K 12.000 und der Frachtverkehr — die durchschnittliche Einnahme mässig mit 15 h für 100 kg gerechnet — ungefähr K 70.000, mithin insgesammt ungefähr K 82.000. Das Erträgniss aus der Péagestrecke Sopron—Vulka-Pordány ist jedoch gleichfalls in Betracht zu ziehen, weil diese Strecke als Péagestrecke nur im Zusammenhalte mit der Concessionirung und Inbetriebnahme der Neusiedlerseebahn zu verwerthen war. Diese Einnahme aus der Péagestrecke betrug im Jahre 1899 netto K 45.807. Die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsschuld erforderte im Jahre 1899 K 1,053.322 oder K 5898 mehr als im Jahre 1898. Mit Hinzurechnung des Gewinnvortrages von Kronen 14.177 aus dem Jahre 1898 stehen demnach K 204.823 zur Verfügung. Hievon sollen K 9532 (im Vorjahre K 5318) zur Dotirung des Reservefonds, zur Einlösung des am 1. Juli fälligen Actiencoupons mit K 4·— K 150.112 (K 75.056), zur Dotirung des Schienen-Erneuerungsfonds K 30.000 (wie im Vorjahre) verwendet und der Rest von K 15.179 (K 14.178) auf neue Rechnung vorgetragen werden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction wurde dieser, sowie dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten, bei welchen sämmtliche Functionäre in ihrer Eigenschaft neuerdings bestätigt wurden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate Februar.) Im Monate Februar sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 21 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 10 bei Personenzügen), 23 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) und 20 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Reisender und 7 Bahnbedienstete verletzt. Zusammenstösse auf freier Bahn sind nicht vorgekommen.

Preussen. (Kleinbahnunterstützung in Pommern.) Der Provinziallandtag der Provinz hat am 8. März folgenden Beschluss gefasst: 1. Der Provinzialausschuss wird ermächtigt, aus den Mitteln des Kleinbahnfonds an bereits im Betriebe befindliche Kleinbahnen zur Tilgung von Schulden, Erweiterung des Unternehmens und in geeigneten Fällen auch zur Abstossung von Prioritätsstammactien Amortisationsdarlehen bis zur Höhe von einem Viertel des zum Baue und zur Ausrüstung der Kleinbahnen verwendeten Capitals zu gewähren, wenn der betreffende Kreiscommunalverband für die Verzinsung und Tilgung des Darlehens selbstschuldnerische Bürgschaft übernimmt oder das Darlehen zur ersten Stelle in das Bahngrundbuch eingetragen wird. Im letzteren Falle ist die Sicherheit nur dann als ausreichend anzusehen, wenn die betreffende Kleinbahn-Gesellschaft in jedem der letzten zwei vor der Darlehenshergabe abgeschlossenen Betriebsjahre aus dem Betriebe der zu verpfändenden Bahn wenigstens einen derartigen Ueberschuss erzielt hat, dass daraus ein Darlehen von der doppelten Höhe des zu gewährenden mit den für dieses festzusetzenden Zins- und Tilgungsraten hätte verzinst und getilgt werden können, und wenn aus den sonstigen in Betracht zu ziehenden Umständen zu schliessen ist, dass die Entwicklung des Kleinbahnunternehmens dauernd eine günstige bleiben werde. 2. Die Höhe des von dem Provinzialausschusse festzusetzenden Zins- und Amortisationssatzes muss denjenigen Sätzen entsprechen, welche der Provinzialverband für seine Anleihen zu geben hat. („Zeitschr. f. Kleinb.")

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate März.) Im Monate März wurden bei einer Betriebslänge von 5640 (1899: 5558) km 1,897.238 Personen und 1,539.572 t Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre Mk. 2,832 845, aus dem Güterverkehre Mk. 8,758.994, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 173.454 und aus dem Thiertransporte Mk. 247.823, zusammen Mk. 12,013.116 (gegen Mk. 11,692.381 im gleichen Monate des Vorjahres). Die Einnahmen vom 1. Jänner bis 31. März beziffern sich auf Mk. 32,391.411 (mehr gegenüber dem Vorjahre um Mk. 1,333.020).

Baden. (Einnahmen der Staatsbahnen im Monate März.) Die Einnahmen der Badischen Staatsbahnen betrugen im März nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehre Mk. 1,452.360 gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1899 (— Mk. 74.630), aus dem Güterverkehre Mark 3,916.730 (+ Mk. 296.160), aus sonstigen Quellen Mk. 546.800 (+ Mk. 152.750), zusammen Mk. 5.915.890 (+ Mk. 374.280), Jänner bis März Mk. 15,825.460 (+ Mk. 1,122.737).

Sachsen. (Eisenbahnbewilligungen im Landtage.) Die Erste sächsische Kammer bewilligte in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer den Bau mehrerer Nebenbahnen, und zwar Mk. 2,067.000 für Weissenberg-Radibor (erste Rate), Mk. 1,314.000 für Schönheiderhammer-Eibenstock, Mk. 585.000 für Berggiesshübel-Gottleuba, Mk. 169.000 für Heinsdorf-Oberheinsdorf und Mk. 1,655.000 für Thum-Meinersdorf. Die Petition des Eisenbahncomité zu Ehrenfriedersdorf, dass der neue Bahnhof Ehrenfriedersdorf als Centralstelle für die Wilischthalbahn und für die Thum-Meinersdorfer Bahn eingerichtet werde, wurde der Regierung zur Kenntnissnahme überwiesen.

Mit ganz geringen Aenderungen wurde sämmtlichen über die 260 Eisenbahnpetitionen gefassten Beschlüssen der Zweiten Kammer beigetreten. Weiter lag noch ein von 17 anderen Kammermitgliedern unterstützter Antrag des Oberbürgermeisters Beutler-Dresden vor, dahingehend, die Regierung zu ersuchen, dafür besorgt zu sein, dass die Forderungen für Bauten, insbesondere auch Eisenbahn-Erweiterungsbauten, nicht mehr auf Grund sogenannter genereller Projecte und Voranschläge in den Staatshaushaltsetat eingestellt, sondern erst dann den Ständen zur Genehmigung vorgelegt werden, wenn eine genaue und specielle Bearbeitung der Projecte und Kostenanschläge erfolgt ist. Der Antrag fand einstimmige Annahme, ebenso wurde beschlossen, die Zweite Kammer zu diesem Beschlusse einzuladen.

[„Dresd. Ztg."]

Italien. (Zugsverbindungen zwischen Deutschland und Italien über den Brenner.) Wir entnehmen der „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" nachstehende Mittheilungen: In der am 4. Mai abgehaltenen Sitzung der Handels- und Gewerbekammer von Oberbayern sind die jetzigen ungünstigen Zugsverbindungen zwischen Deutschland und Italien über den Brenner zur Sprache gekommen. Es wurde als nöthig bezeichnet, dass mehr als ein Eilzug über Verona hinaus nach Bologna, Florenz und Rom geführt werde und so neue directe Verbindungen zwischen Berlin, München und Rom eingerichtet werden mögen. Die jetzigen anschliessenden Züge seien nur Bummelzüge, die ein Stillliegen von 1 bis 2 Stunden in Verona bedingten. Es wurde ferner dem Wunsche auf Einstellung einer grösseren Anzahl durchgehender Wagen zwischen deutschen und italienischen Stationen Ausdruck gegeben. Dass die Brennerverbindungen in der letzten Zeit nicht den gleichen Schritt mit denen der Concurrenzlinie des Gotthards gehalten haben und von dieser überflügelt wurden, ist eine unleugbare Thatsache. Der Grund davon kann mit Wahrscheinlichkeit theils darin gesucht werden, dass die österreichische Südbahn in der Ungewissheit ihres Fortbestandes als selbstständiges Unternehmen früher keine sonderlichen Anstrengungen machte, bedeutende Verbesserungen im Verkehr und Material einzuführen, theils darin, dass die nächstbethciligten Adriatischen Bahnen, welche grösseres Interesse haben, die Reisenden in Pontebba zu empfangen als in Ala, demzufolge die Pontebbalinie mehr begünstigten als den Brenner; auch befürchteten sie, der Verkehr nach Wien könnte sonst theilweise auf die Pusterthallinie abgeleitet werden. Ein weiterer Uebelstand der jetzigen Brennerverbindungen nach und von Mailand und Venedig ist der, dass die bestehenden Nachteilzüge in jeder Richtung einen höchst lästigen Aufenthalt von drei Stunden in Verona nöthig machen. Seit Jahren wird schon darüber geklagt. Wenn auch zugegeben werden muss, dass die betreffenden Züge infolge der wichtigen internationalen Verbindungen Deutschland—Rom und Brindisi einerseits, dann Rom—Oesterreich und Modane—Genua—Mailand—Oesterreich andererseits zum grössten Theil an ihre jetzige

Lage in der Hauptsache gebunden sind, so kann doch nicht geleugnet werden, dass der Aufenthalt in Verona bei einigem guten Willen der Bahnverwaltungen bedeutend vermindert werden könnte. Die österreichische Südbahn scheint, wie aus ihrem jüngst veröffentlichten Verkehrsprogramm hervorgeht, nun doch ernst daran zu gehen, die Brennerlinie durch Verdoppelung der Geleise, durch Ausbau der wichtigsten Bahnhöfe und durch Erneuerung des Wagenmaterials auf die nöthige leistungsfähige Höhe zu bringen; in der Absicht, den Verkehr zu heben und so auf die Zinsen des nöthigen Capitals zu kommen, wird sie gewiss in ihrem eigenen Interesse keine Schritte und Vorkehrungen scheuen, um die möglich günstigsten Zugsverbindungen von den Nachbarbahnen zu erlangen und so auch den oben auseinandergesetzten Wünschen Rechnung zu tragen. Auf der nächsten europäischen Fahrplanconferenz, die in Paris stattfindet, soll bereits über die Sache verhandelt werden.

— (Neue Eilzugslocomotive der italienischen Mittelmeerbahn für die Pariser Weltausstellung.) In den letzten Tagen des Monates April fanden auf der Linie Genua—Ronco mit glänzendem Erfolge die Probefahrten der von der Firma Ansaldo in Sampierdarena (Genua) nach den Plänen des Materialdienstes der Mediterranea gebauten mächtigen Eilzugslocomotive statt, welche von besagter Bahn auf der Pariser Ausstellung zur Schau gestellt wird. Diese Locomotive hat drei gekuppelte Achsen mit sehr hohen Rädern und einem Drehgestelle, hat Verbundsystem mit zwei Cylindern, einen auf 13 Atmosphären Druck geführten Kessel und langen Feuerkasten. Der dazugehörige Tender ist ebenfalls dreiachsig und kann 13·5 m³ Wasser fassen. Die Maschinen dieser Gattung sind eigens dafür eingerichtet, schwere Züge über Steigungen von 10—15 Permille mit einer Geschwindigkeit bis zu 100 km die Stunde zu befördern, und werden besonders für die Eilzüge der Linie Mailand und Turin—Genua und Pisa—Rom Verwendung finden. Die Cylinder, nach dem Verbundsystem eingerichtet, sind mit dem nach System Borries ausgeführten Anfahrventil ausgerüstet, an welchem einige vom Maschineningenieur Giordano ersonnene Neuerungen zur Betbätigung des Gegendampfes angebracht wurden. Der Hochdruckcylinder hat den Steuerungskasten mit Kolben und der Niederdruckcylinder denselben mit Gleichgewichtsventil. Die Maschine ist mit automatischer und nicht automatischer Westinghouse-Bremse, mit Dampfheizungsvorrichtung und mit dem Geschwindigkeitsmesser System Haussbälter versehen. Diese Locomotive ist die mächtigste, sowohl an Geschwindigkeit als auch an Zugkraft, die je in Italien gebaut wurde, vereinigt in sich die neuesten Errungenschaften in maschinentechnischer Beziehung und befriedigt in vollem Masse alle Anforderungen, welche heutzutage an eine Eilzugsmaschine gestellt werden können. Diese Maschine, von der Mediterranea nach dem Namen des grössten Elektrikers Italiens „Alessandro Volta“ benannt, kann in ihrer Vollkommenheit als Symbol des abgeschlossenen XIX. Jahrhunderts, des Jahrhunderts des Dampfes, dem ein Jahrhundert der Elektricität folgen wird, angesehen werden. Und sicher wird es nicht mehr lange dauern, dass diese Locomotive der elektrischen Maschine des neuen Jahrhunderts, zu deren Verwirklichung der Mann, dessen Namen sie trägt, die Grundgedanken gegeben hat, Platz machen wird. Aber vorläufig wird die Maschine der Mediterranea auch in Paris in friedlichem Wettbewerbe der Industrien aller Länder das Aufsehen aller Fachleute erregen und ihr Vaterland auch in diesem Zweige des Schaffens würdig vertreten. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Neuanschaffung von Rollmaterial für die italienischen Eisenbahnen.) Der Ministerrath hat am 13. Mai die Beschaffung von Rollmaterial um den Betrag von L. 46,000.000 für die Mittelmeerbahnen, die Adriatischen Bahnen und die Sicilischen Bahnen bewilligt. Es sollen 123 Locomotiven, 460 Personenwagen und 2670 Güter- und Gepäckswagen ausgeschrieben werden, und zwar soll der grössere Theil davon der einheimischen Industrie gewahrt bleiben, während für das Uebrige ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben werden wird. Für die dazu nöthigen Beträge soll zunächst der durch die Betriebsconventionen eingesetzte Reservefonds für Erneuerung des aufgebrauchten Materials und die durch das Gesetz vom 20. Februar 1900 bewilligten ausserordentlichen Mittel aufkommen.

— (Italienische Zufahrtslinien zur Simplonbahn.) Der Bürgermeister von Turin beantragt, wie verlautet, beim dortigen Stadtrath, die Stadt Turin solle, dem Beispiele der Provinz Mailand folgend, selbst bei der Regierung die Concessionen für die Eisenbahnlinien Santhià – Borgomanero—Arona, Comignago—Sesto Calende und Crusinallo—Feriolo—Pallanza nachsuchen und die Concessionen dann an die dazu bereite Mittelmeerbahn-Gesellschaft abtreten. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Ermässigungen für Reisen der Volksschullehrer.) Die italienischen Bahnen haben über den Antrag des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschlossen, den Volksschullehrern bei einer gewissen jährlichen Anzahl von Reisen die gleiche Ermässigung einzuräumen, wie sie den Staatsbeamten bewilligt werden, d. h. eine Ermässigung von 40 pCt. auf die gewöhnlichen Fahrtaxen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Italienische Rundreisekarten.) Nicht mit Unrecht wurde jüngst in verschiedenen deutschen Zeitungen auf einen Uebelstand hingewiesen, welcher sich an den Schaltern der grösseren italienischen Bahnhöfe oft recht unangenehm fühlbar macht. Die italienischen festen Rundreisekarten müssen, wie bekannt, vor Antritt der Reise in der betreffenden Anfangs- oder Grenzstation und nach jeder Unterbrechung der Reise von Neuem abgestempelt werden. Diese Abstempelung geschieht in der Regel in den bedeutenderen Bahnhöfen am Schalter, an dem zugleich auch die Vidimirung der Freikarten, Beamten-Fahrkarten, ermässigten Reiseausweise für Staatsbeamte und der Militär-Fahrkarten stattfindet. Da die Reiseausweise für Staatsbeamte und Truppenbeförderungen aus drei- und viertheiligen Formularen bestehen, in denen der abfertigende Beamte ziemlich viele Eintragungen zu machen hat, und da es ganz besonders in der Reisezeit häufig vorkommt, dass Hoteldiener Dutzende von Rundreisekarten zur Abstempelung einreichen, kann es ganz leicht vorkommen, dass Reisende eine übertrieben lange Zeit vor den Schaltern warten müssen, und zwar oft in einem grossen Gedränge, was besonders für Damen sehr unangenehm sein kann. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, wäre es das einfachste, den Abstempelungszwang der Rundreisekarten einfach aufzuheben und Fahrscheinhefte nach dem Muster der ausländischen Bahnen einzuführen; aber dazu scheinen sich die italienischen Bahnen nicht entschliessen zu können, nicht so sehr der bedeutenderen Herstellungskosten wegen, als vielmehr aus Controlrücksichten, da in Italien eine Fahrkartencontrole während der Fahrt wegen Fehlen der Durchgangswagen nicht thunlich ist. Doch haben die italienischen Bahnen, noch bevor sich die Presse mit der Angelegenheit beschäftigte, die Sache geprüft und theilweise die Berechtigung der Klagen anerkannt. Um dem Uebelstande so weit als möglich abzuhelfen, sollen jetzt in allen Städten, in denen grössere Garnisonen liegen, besondere Ausgabestellen von Fahrtausweisen für Truppentransporte und einzelne reisende Militärs eingerichtet werden, so dass die Schalter wenigstens von den am meisten Zeit raubenden Ausfüllen der Militärkarten entlastet sind. Ferner sollen in den grössten Reiseknotenpunkten besondere Schalter, an denen nur das Abstempeln der Rundreisekarten vorgenommen wird, eingerichtet werden. Da das blosse Abstempeln der Fahrkarten sehr rasch vor sich gehen kann, werden durch besagte Vorkehrungen grössere Zeitverluste der Reisenden vermieden werden. Gedränge vollständig zu vermeiden, ist jedoch, wie Jedermann begreifen wird, ein Ding der Unmöglichkeit. Dieser Anfang der Besserung eines von allen Reisenden schwer empfundenen Uebelstandes ist jedenfalls freudig zu begrüssen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Preussen. (Denkschrift, betreffend die in der Zeit vom 1. April 1897 bis zum 31. März 1899 erfolgten Bauausführungen an diejenigen Wasserstrassen, über deren Regulirung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht worden sind.) (Die Elbe.) Das Ziel der Elberegulirung ist die Herbeiführung einer Wassertiefe von 0·93 m in dem ganzen Laufe der Elbe von der sächsischen Grenze bis zur Seevemündung bei niedrigstem Wasserstande. In der Denkschrift vom October 1879 war der Hoffnung Ausdruck gegeben, dieses Ziel mit einem Kostenaufwande von Mk. 8,600.000 erreichen zu können. Dabei wurde aber darauf hingewiesen, dass bei einer in so vielen Beziehungen wandelbaren Bauanlage eine unbedingte Gewähr für die Auskömmlichkeit des Geldbetrages nicht geleistet werden könnte. Als im Jahre 1889 die geforderte Summe aufgebraucht war, konnte das Ziel als im Wesentlichen erreicht angesehen werden. In den Jahren 1892 und 1893 traten jedoch infolge der überaus geringen Niederschläge Wasserstände ein, die wesentlich tiefer waren, als der bis dahin beobachtete, dem Regulirungsplan zugrunde gelegte niedrigste Wasserstand. Den so geänderten Vorbedingungen gegenüber musste auch der Regulirungsplan eine Aenderung erfahren. Demgemäss wurde es nothwendig, weitere Geldmittel flüssig zu machen, und in der Denkschrift vom December 1893 wurden für die noch auszuführenden Arbeiten Mk. 4,230.000 als erforderlich bezeichnet.

Von den aus diesem Fonds bewilligten Raten waren am Schlusse des Etatsjahres 1896/97 noch nicht verwendet und konnten somit auf das Jahr 1897/98 übernommen werden Mk. 52·480·67.

Neu bewilligt wurden für das Etatsjahr 1897/98 Mk. 500.000 und für das Etatsjahr 1898/99 Mk. 500.000, so dass zusammen Mk. 1,052.480·67 für die beiden Berichtsjahre bereitstanden. Verwendet wurden hiefür Mk. 571.707·01 für den Ausbau des Niedrigwasserprofils von der Havelmündung abwärts durch Abflachung der Buhnenköpfe und Aufhöhung von Grundschwellen, weiters Mk. 435.709·05 zur Anlage von Uferdeckwerken, sowie zu sonstigen Regulirungsarbeiten in der oberen Strecke. Die Gesammtausgabe hat somit Mk. 1,007.416 07 betragen, Mk. 45.064·61 weniger als zur Verfügung standen. Die bewilligten Summen ganz zu verwenden, wurde theils durch Hochwässer, die im Jahre 1897 zur Unterbrechung der Arbeiten nöthigten, theils durch den häufigen Mangel an Baggerkräften verhindert.

Der Schutzhafen bei Torgau, für den in den Rechnungsjahren 1894/95 und 1895/96 besonders Mk. 368.360 bewilligt wurden, ist im Jahre 1898/99 vollendet worden, nachdem er bereits im Winter 1896/97 in Benützung genommen war. Die Ausgaben betrugen im Ganzen rund Mk. 347.170, so dass rund Mk. 21.130 erspart sind.

Schiffahrtsverhältnisse. Im Jahre 1897 war der Wasserstand der Elbe für die Schiffahrt günstig, da fast durchwegs die Fahrtiefe auf den preussischen Strecken mehr als 2 m betrug. In der zweiten Hälfte des Mai, Ende Juli und anfangs August wurden vorübergehende Betriebsstörungen durch Hochwasser verursacht. Geringere Fahrtiefen, die sich besonders in den Monaten Juni und Juli zeigten, konnten durch sofort eingeleitete Baggerungen meist bald beseitigt werden.

Unter Berücksichtigung der Verhältnisse auf der böhmischen und sächsischen Elbestrecke konnten die Frachtschiffe während der Betriebszeit oberhalb Magdeburg annähernd verkehren mit voller Ladung an 213 Tagen, mit voller bis drei Viertel-Ladung an 36 Tagen, mit drei Viertel bis halber Ladung 64 Tage, zusammen 313 Betriebstage. Auf der Elbe unterhalb Magdeburg war bei den grösseren Tiefen eine noch wesentlich bessere Ausnützung der Fahrzeuge möglich.

Im Jahre 1898 war der Wasserstand für die Schiffahrt ungünstiger als im Vorjahre, da infolge des milden Winters und des Ausbleibens von Schneefällen ein eigentliches Frühjahrshochwasser nicht eintrat. Demgemäss konnten die Fahrzeuge vom Juni ab nicht mehr überall volle Ladung nehmen.

Während des Jahres 1898 konnten die Fahrzeuge oberhalb Magdeburg einschliesslich der böhmischen und der sächsischen Elbestrecke annähernd verkehren mit voller Ladung an 156 Tagen, mit voller bis drei Viertel-Ladung an 61 Tagen, mit drei Viertel bis halber Ladung an 134 Tagen, mit weniger als halber Ladung 14, zusammen 365 Tage. Der Betrieb erlitt somit während des ganzen Jahres keine Unterbrechung.

Die Schiffahrt konnte im Jahre 1897 auf der Oberelbe bereits im letzten Drittel des Februars, auf der Unterelbe etwas später eröffnet und bis zum Jahresschluss, wenn auch zuletzt nur auf Theilstrecken, fortgesetzt werden. Der Güterzufluss war im ersten Halbjahre befriedigend, theilweise sogar reichlich, so dass einige Dampfergesellschaften zu ihrer eigenen Dampfkraft fremde Hilfe in Anspruch nehmen mussten. Dagegen trat in Herbst, besonders im Thalverkehre, ein gewisser Mangel an Gut ein, da die Kohlenverfrachtung in dieser Jahreszeit mehr der Eisenbahn zuwandte und Oesterreichs Zuckerausfuhr unter fast gänzlichem Ausschluss des Rohzuckers auf die raffinirte Waare beschränkte. Infolgedessen erlitt der Verkehr denn auch einen merkbaren Rückgang.

Im Jahre 1898 trat infolge des milden Winters und des Ausbleibens des Hochwassers ein eigentlicher Stillstand im Schiffahrtsbetriebe nicht ein, wenigstens nicht auf der Unterelbe, während auf der Oberelbe der volle Betrieb erst anfangs Februar aufgenommen wurde.

Die Uebersicht des Verkehres zeigt, dass der Gesammtverkehr, sowohl vom Jahre 1896 bis zum Jahre 1897 wie vom Jahre 1897 bis zum Jahre 1898 an allen Punkten zugenommen hat, mit Ausnahme Schandaus, wo der Verkehr des Jahres 1898 etwas geringer war als der des Jahres 1897, ohne jedoch bis auf den Stand des Jahres 1896 zu sinken. Besonders stark war wieder wie in den Vorjahren die Zunahme der über die Zollgrenze bei Hamburg befördertcn Gütermengen. Der Gesammtverkehr des Jahres 1897 überstieg den vom Jahre 1896 um rund 800.000 t, das heisst um nahezu 20 pCt. Im Jahre 1898 fand eine weitere Steigerung von rund 350.000 t statt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis 26. Juni 1900.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

20. Juni, nm 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

21. „ nm 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

22. „ nm 7 Uhr Früh (Cattaro). Dampfer „Sultan", Capitän G. Gilhuber, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola. Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzaguo, Cattaro, Budua und Spizza.

23. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Capitän D. Mistrorigo, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

26. „ nm 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

Venedig.

20. Juni, Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cosciancich
22. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cosciancich
25. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cosciancich
} nm Mitternacht.

Vergnügungsfahrt:

24. Juni, nm 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, nach Venedig.

Levante und Mittelmeer.

20. Juni, nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

21. „ nm 3 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Achille", Capitän E. Klun, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

24. „ nm 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Espero", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Binzomene, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Constanta, Sulina, Galatz und Braila.

26. „ nm 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Elektra", Capitän T. Gopcevich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Piräus nach der Insel Cypern, in Constantinopel nach den Häfen Syriens und Caramaniens. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

27. „ nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

23. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „China", Capitän R. Mayer, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay,** Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

9. Juli, nm 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Maria Valerie", Capitän . . . . , mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

10. Juli, Dampfer „Istria", Capitän D. Dabovich, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Auflassung directer Fahrkarten.

Mit 31. Juli 1900 werden nachbezeichnete directe Fahrkarten aufgelassen:

Zwischen Bregenz, Bludenz, Landeck, Imst, Oetzthal, Silz und Telfs einerseits, Hall i. T. andererseits die combinirten Fahrkarten für einfache Fahrt (Südbahn Schnellzug, sonst Personenzug);

zwischen Landeck, Imst, Oetzthal, Silz und Telfs einerseits, Hall i. T. andererseits die Personenzug-Rückfahrkarten;

zwischen Bludenz und Bozen-Gries die combinirten und die Personenzug-Fahrkarten II. Classe, sowie die Personenzug-Rückfahrkarten aller drei Classen;

zwischen Bludenz und Jenbach die combinirten Fahrkarten für einfache Fahrt;

zwischen Dornbirn und Hohenems einerseits, Bozen-Gries andererseits die combinirten Fahrkarten I. Classe für einfache Fahrt, ferner zwischen Dornbirn und Bozen-Gries auch die Personenzug-Rückfahrkarten I. Classe;

zwischen Bludenz und Trient die combinirten und Personenzug-Fahrkarten II. Classe für einfache Fahrt.

Wien, am 19. Juni 1900. [625]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Orient-Expresszug-Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifes der Zuschlagsgebühren.

Mit 1. Juli 1900 gelangt ein neuer Tarif für die bei Benützung der Orient-Expresszüge: Paris—Wien, Paris—Constantinopel und Paris—Constantza von der Schlafwagen-Gesellschaft zu erhebenden Zuschlagsgebühren zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. December 1897 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich erhältlich.

Wien, am 15. Juni 1900. [626]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 14 der vom 1. Juli 1900 giltigen Ausnahmetarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr ist unter Ausnahmetarif Nr. 8 die Stationsbezeichnung „Buchs loco und transit“ auf „Buchs transit“ zu berichtigen.

Wien, am 20. Juni 1900. [627]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Ungarischer Eisenbahnverband. (Neuausgabe des Zuckerrübentarifes, Theil II, Heft 5.) Am 1. August 1900 tritt im Ungarischen Eisenbahnverband mit der Bezeichnung Theil II, Heft 5, ein neuer Tarif in Kraft, welcher für Zuckerrüben, sowie für rückbefördernde frische und gesäuerte Rübenschnitte und Saturationsschlammsendungen in vollen Wagenladungen von Stationen ungarischer Eisenbahnen nach ungarischen Zuckerfabriksstationen, bezw. vice versa directe ermässigte Frachtsätze enthält. Die neuen Frachtsätze weichen von den bisherigen insofern ab, als die Decimalbrüche anf ganze Ziffern abgerundet wurden. Der neue Tarif, wodurch der vom 1. Jänner 1899 giltige Tarif gleichen Titels seine Wirksamkeit verliert, wird gegen Ende Juli 1900 erhältlich sein.

Export von Pflaumen ab Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Anschlusse an die Schiffscourse im Bereiche der Save im Verkehre mit Oesterreich und dem Auslande. Die kgl. Ungar. Staatsbahnen haben bei der jüngsten in Freiburg abgehaltenen Sitzung des internationalen Tarifcomité die Einbeziehung von Schiffahrtsstrecken in den Geltungsbereich des Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr beantragt. Es handelte sich darum, Pflaumentransporte, welche in serbischen Schiffsstationen (Schabatz, Raca und Obrenowatz) für österreichische und deutsche Eisenbahnstationen aufgegeben werden, mit directen internationalen Eisenbahnfrachtbriefen aufgeben zu können, damit den Aufgebern schon in der Schiffahrtsstation ein verwerthbares Duplicat des bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefes übergeben werden könne. Um dies zu ermöglichen, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft die Anwendung des Berner Uebereinkommens, insbesondere der Haftungsbestimmungen der Artikel 22 bis 27 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement für derlei Sendungen auch rücksichtlich der Schiffahrtsstrecken verabredet und an die betheiligten österreichischen und deutschen Eisenbahn-Verwaltungen das Ersuchen gerichtet, ihre Stationen hinsichtlich der Annahme der Eisenbahnfrachtbriefe über die von den Wasserstationen aus direct abgefertigten Sendungen anzuweisen. Dieser Vorgang fand nicht die Zustimmung der betheiligten Verwaltungen und wurde infolgedessen eine Berathung dieser Angelegenheit im internationalen Tarifcomité veranlasst. Letzteres sprach sich dahin aus, dass es rechtlich nicht als zulässig erachtet werden könne, Flussschiffahrtsstrecken in den Geltungsbereich des Berner Uebereinkommens aufzunehmen, dass es jedoch zur Erzielung des von den kgl. Ungar. Staatsbahnen angestrebten Zweckes der Verwendung directer internationaler Frachtbriefe in der Schiffahrtsstation nicht erforderlich sei, das Berner Uebereinkommen auf die in Rede stehenden Schiffahrtsstrecken anzuwenden, dass dieser Zweck vielmehr schon auf Grund des § 57, zusätzliche Bestimmung Ziffer 5 des Vereins-Betriebsreglements und § 68, Absatz 3, des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements erreicht werden könne, wenn in den Schiffahrtsstationen Eisenbahngüternebenstellen errichtet werden und die Schiffahrts-Gesellschaft als Rollfuhrunternehmer der Bahn für die Schiffahrtsstrecke bestellt wird.

Ausland.

Deutsche Eisenbahnen. (Ständige Eisenbahn-Tarifcommission.) Die ständige Eisenbahn-Tarifcommission und der dazu gehörende Ausschuss der Verkehrsinteressenten haben in Hohenschwangau in den Tagen des 6. bis 8. Juni 1900 über folgende Gegenstände berathen:

1. Zusammenladen verschiedener Güter, 2. Privatkesselwagen, 3. Rubrik für Kesselwagengüter, 4. lebende Fische, 5. Muschel- und Schalthiere, 6. Margarine, 7. Watte, 8. Lampentheile, 9. Accumulatoren, 10. Kohlenwasserstoffe, 11. Calciumcarbid, 12. Holzstoffgefässe, 13. Brennstoffsparer, 14. Russ, 15. Hochöfen-Flugstaub, 16. Klauen und Hufe, entfettet, 17. Klauen und Hufe, 18. Kaliphosphat, 19. Gerstenschalen, 20. Thiere in Käfigen, 21. Zuchtviehsendungen, 22. Desinfectionsgebühren.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 10. Juni 1900 wurden die Stationen Löbau i. Westpr. und Weissenburg i. Westpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn für den unbeschränkten Güterverkehr in die Tarife der vorbezeichneten Verkehre aufgenommen und gleichzeitig in den Ausnahmetarif 1 (Holz) und 10 (Getreide) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarife für Erze.) Mit Geltung vom 1. Juni 1900 wurde das bisher nur „Eisenerze, Frisch- und Schweissschlacken" enthaltende Waarenverzeichniss der Ausnahmetarife:

1. O) des Berlin-Stettin-Schlesischen Güterverkehres (Gruppen II/III),
2. 7a) des Ostdeutschen Güterverkehres (Gruppen I II)

auf „Eisenerze und Eisenschlacken, d. i. Hammer-, Luppen-, Puddelofen, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken" ausgedehnt.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. (Zuschlagsfrachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 bis auf Weiteres werden zu Gunsten der Rhederei zu den Frachtsätzen der einzelnen Tarifclassen folgende feste Zuschläge erhoben:

	Mark für 100 Kilogramm
in Classe 1 a—c	0·15
„ „ 2 a—c	0·18
„ „ 3 a—c	0·23
„ „ 4 a—c	0·26
„ „ 5 a—c	0·32
„ „ 6 a—c	0·46
„ „ 7 a—c	0·27
„ „ 8 a—c	0·29
in den Classen 9 und 10 a—c	0·37
„ Classe 11 a—c	0·69
„ „ 12 a—c	0·39

Gleichzeitig werden die Mindestfrachten (vergl. Art. 16, Abs. 3) des Tarifes auf

Mk. 9 für die Classen 1— 6 und
„ 10 „ „ „ 7—12

erhöht.

Russischer Eisen- etc. Verkehr. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1./14. Juni a./n. St. 1900 gelangte ein neuer Artikeltarif für die Beförderung von Eisen etc. auf den russischen Eisenbahnen zur Einführung. Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1./13. September a./n. St. 1897 ausser Kraft gesetzt.

Der neue Tarif bildet im Grossen und Ganzen eine Neuauflage des bestehenden Tarifes, in welcher sämmtliche zum letzteren erschienenen Nachträge durchgeführt sind.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr, Tarifheft 2. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 22.) Am 15. Juni 1900 wurden die Artikel Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkokes, mit Ausnahme von Gaskokes (siehe diesen im Rohstofftarif), Steinkohlen-Kokesasche, sowie Steinkohlen-Briquetts im Versandte von den Stationen Dresden-Altstadt und Tharandt (für Sendungen aus dem Plauenschen Grunde), sowie von Lugau, Oelsnitz i. Erzgebirge und Zwickau in den Ausnahmetarif 22 für Beförderung von Braunkohlen u. s. w. aufgenommen.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad etc. trans. vom 1. September 1899. (Nachtrag I.) Am 1. Juni 1900 trat der Nachtrag I in Geltung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Die Verkehrsleitung für die neu aufgenommene Station Deutsch-Oth (Villerupt) ist die gleiche wie für Deutsch-Oth.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitt-Tarif vom 1. Jänner 1898. (Eröffnung der Haltestelle Bolzwang für den Güterverkehr.) Am 1. Juni 1900 wurde die Haltestelle Bolzwang der Localbahn-Actiengesellschaft München für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

Es kam daher die im Nachtrag III zum vorbezeichneten Tarif auf Seite 13 für Bolzwang vorgesehene Dienstbeschränkung am 1. Juni 1900 in Wegfall.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. A. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Hunde-Ausstellung in Amberg
   — 3. mit 4. Juni 1900,
2. die Ausstellung von Jagdhunden aller Rassen in Eger
   — 3. und 4. Juni 1900,
3. die Kaninchen-Ausstellung in Fürth
   — 5. mit 7. Mai 1900,
4. die Geflügel- und Vogel-Ausstellung in Heilbronn a. N.
   — 3. mit 5. Juni 1900,
5. die Hunde-Ausstellung in Marburg a. d. L.
   — 17. Juni 1900,
6. die internationale Kunstausstellung des Vereines bildender Künstler Münchens „Secession" in München
   — 1. Juni mit 31. October 1900,
7. die allgemeine Motorfahrzeuge-Ausstellung in Nürnberg
   — 1. Juni mit 1. Juli 1900,
8. die Ausstellung der Bäckerei und verwandter Gewerbe in Pforzheim
   — 23. Juni mit 3. Juli 1900,
9. die Kunstausstellung in Salzburg
   — 15. Juni mit 30. September 1900,
10. die Ausstellung von Automobilen in Wien
    — 31. Mai mit 10. Juni 1900.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Ausnahmetarif Nr. 13 d für Glaubersalz, Soda, Düngemittel.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ab wurde die Station Fürth in den Ausnahmetarif Nr. 13 d mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

	ab Fürth Mark für 100 kg
nach Eger tr. . . . . zur Ausfuhr nach Oesterreich	0·42 *
„ Eisenstein tr. „ „ „ „	0·61 *
„ Franzensbad tr. „ „ „ „	0·44 *
„ Furth i. W. tr. „ „ „ „	0·44 *
„ Kufstein tr. . . „ „ „ „	0·73 *
„ Lindau tr. . . . „ „ „ „	0·76 *
„ Passau tr. . . . „ „ „ „	0·57 *
„ Simbach tr. . . „ „ „ „	0·65 *
„ Salzburg	0·80 *
„ Asch	0·48 *

Auf Seite 156 des Tarifheftes sind diese Frachtsätze nachzutragen und daselbst in der Anmerkung die Station Fürth zu ergänzen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Mit Wirksamkeit ab 1. Juni wurde für die Wegebaumaterialien des Ausnahmetarifes Nr. 4 der Localbahnzuschlag allgemein aufgelassen.

Die in der Tariftabelle im Hefte D, Seite 15, mit 37 vorgetragenen Frachtsätze für den Ausnahmetarif Nr. 4 treten daher von dem bezeichneten Zeitpunkte ab ausser Kraft und werden durch die in der Tariftabelle a): „Allgemeiner Tarif nach Kilometern" im Hefte C, Abschnitt II, Seite 80 mit 103, enthaltenen Frachtsätze für den Ausnahmetarif Nr. 4 ersetzt.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft München vom 1. Mai 1899. (Tarifänderungen.) Die Haltestelle Bolzwang der Localbahn-Actiengesellschaft dient ab 1. Juni dem Gesammtverkehre; die für diese Haltestelle im Nachtrage II, Seite 3, vorgetragene Verkehrsbeschränkung kommt daher von dem bezeichneten Zeitpunkte ab in Wegfall.

Ferner erhält mit Wirksamkeit vom 15. Juli Ziffer 2 „Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft" auf Seite 3 des erwähnten Nachtrages nachstehende neue Fassung:

Balteratsried, Dambach, Degerndorf, Egersdorf, Fürth Westvorstadt, Hechendorf, Hörmatzen, Langenwang *), Thalhofen *) und Weiherhof	Gütersendungen ab nebigen Haltestellen nur unfrankirt, nach diesen Haltestellen nur frankirt, in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung.

*) Können nur Wagenladungen abgefertigt werden.

Donaustauf und Stadtamhof	Beförderung von Fahrzeugen findet nicht statt.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II B, vom 1. Jänner 1899. (Nachtrag VI.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ab gelangte der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält den französischen Specialtarif Nr. 19 und Berichtigungen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmmetarif für Abfälle von Baumwolle etc.) Am 1. Juni 1900 ist im Verkehre von der Station Heidelberg Hauptbhf. der Main-Neckarbahn nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen ein Ausnahmetarif für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten zur Einführung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Erweiterung des Seehafen-Ausnahmetarifes A [Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern].) Der in den Gruppen- und Gruppenwechseltarifen der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen, in den Wechseltarifen der Preussisch-Hessischen mit den Oldenburgischen Staatsbahnen und deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn enthaltene Seehafen-Ausnahmetarif A (Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) wurde mit Giltigkeit vom 5. Juni 1900 auch auf „Stückgut des Specialtarifes für bestimmte Eilgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern" ausgedehnt.

Schlesisch - Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern vom 1. Juni 1892 (Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen etc.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1900 wurden die Stationen Beuthen O. S. E. und Cleophasgrube im Verkehre mit den sämmtlichen bayerischen Verbandstationen in den Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen u. s. w. aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen des Kilometerzeigers (Abschnitt E) unter Zurechnung der im nachstehenden Verzeichniss angegebenen Anstossentfernungen und die Frachtsätze des Rohstofftarifes, welche um den Betrag der beigesetzten Verschiebegebühr zu erhöhen sind, zugrunde zu legen:

Versandtstationen	Die Abfertigung erfolgt durch	Der Frachtberechnung sind zugrunde zu legen die Entfernungen der Station mit einem Zuschlage von km	Den Frachtsätzen der Tabelle des Rohstofftarifes treten an Verschiebegebühr für 100 kg hinzu Mark
Beuthen O. S. E.	Beuthen O. S. E.	Beuthen O. S. E. + —	0·005
Cleophasgrube	Cleophasgrube	Schwientochlowitz + 4 oder Kattowitz + 4	0·005 / 0·005

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898. (Localbahn Vohenstrauss-Waidhaus.)

1. Für die im Laufe des Jahres 1900 zur Eröffnung kommende Localbahn-Theilstrecke Vohenstrauss—Waidhaus findet die Bestimmung unter Ziffer VI, Absatz 1, auf Seite 46 des Heftes D ebenmässige Anwendung.
2. Die Theilstrecke Vohenstrauss—Waidhaus fällt unter die auf Seite 12 unter Ziffer 3 und Seite 38, Ziffer 2, aufgeführten Localbahnen. Für den Verkehr derselben gelten die Vorschriften und Tarife des Heftes D.
3. Wegen Nichtanwendung von Frachtsätzen des Heftes D siehe Tabelle F — (in derselben sind auf Seite 108 im Verkehre mit Meiningen und Ritschenhausen „Lohma, Pleystein und Waidhaus" zu ergänzen) —.
4. Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die Gesammtstrecke Neustadt a W. N.—Waidhaus:

Von und nach		Neustadt a. W. N.	St. Felix	Störnstein	Gailersreuth	Floss	Haupersreuth	Grafenreuth	Waldthurn	Albesrieth	Waldau	Vohenstrauss	Pleystein	Lohma	Burkhardsrieth	Waidhaus
		Kilometer														
Neustadt a. W. N.	Station	—	1	5	8	10	13	15	17	19	22	26	33	37	39	43
St. Felix	Halteplatz	1	—	4	7	10	12	14	16	19	21	25	33	36	39	42
Störnstein	Haltestelle	5	4	—	4	6	9	10	12	15	17	21	29	32	35	38
Gailersreuth	Halteplatz	8	7	4	—	3	5	7	9	12	14	18	26	29	32	35
Floss	Haltestelle	10	10	6	3	—	3	5	7	10	12	16	24	27	30	33
Haupersreuth	Halteplatz	13	12	9	5	3	—	2	4	7	9	13	21	24	27	30
Grafenreuth	Halteplatz	15	14	10	7	5	2	—	2	5	7	11	19	23	25	28
Waldthurn	Haltestelle	17	16	12	9	7	4	2	—	3	6	10	17	21	23	27
Albesrieth	Haltestelle	19	19	15	12	10	7	5	3	—	3	7	14	18	20	24
Waldau	Halteplatz	22	21	17	14	12	9	7	6	3	—	4	12	16	18	21
Vohenstrauss	Station	26	25	21	18	16	13	11	10	7	4	—	8	12	14	17
Pleystein	Haltestelle	33	33	29	26	24	21	19	17	14	12	8	—	4	6	10
Lohma	Haltestelle	37	36	32	29	27	24	23	21	18	16	12	4	—	3	6
Burkhardsrieth	Halteplatz	39	39	35	32	30	27	25	23	20	18	14	6	3	—	4
Waidhaus	Haltestelle	43	42	38	35	33	30	28	27	24	21	17	10	6	4	—

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1641	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus der Pos. 8—50 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Baranów Bóbrka-Cblebowice Bobrówka Borynicze Bursztyn-Demianów Cbmielów Chodorów Delatyn Dżnryn Jaroslan Jezierzany-Barysz Kałusz Korościatyn Łnżan Mościska Nepolokontz Pyszkowce Radymno Rzeszów Sambor Suiatyn-Załncze Staresioło Tyśmieniczany Wasylkowce Zadwórze	Mährisch-Ostrau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft I, giltig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 175 263 200 267 288 179 276 330 351 192 339 293 326 351 217 347 347 196 171 234 343 259 314 372 263		Im Kartirungswege		
1642	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Die snb a) nnd b) genannten Artikel des Ansnahmetarifes Nr. I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Heřmanměstec	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt	Bei Beförderung in jeder Menge als Eilgut. Einhaltung der Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich, Verbandsgütertarif, Theil II, Heft I, vom 1. Februar 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. ad a) 435 ad b) 353 ad a) 447 ad b) 359		Im Kartirungswege		
				Přeloučˇ	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt					ad a) 406 ad b) 324 ad a) 418 ad b) 330				
				Světla	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt					ad a) 439 ad b) 357 ad a) 451 ad b) 363				
1643	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eine Güterzugslocomotive sammt Tender, auf eigenen Rädern laufend	Krakau	Lemberg	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte. Die Sendung muss für Betriebszwecke der Eisenbahn Lemberg-Belzec bestimmt sein	bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	164 Heller	131 Heller	33 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchen die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1644	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	a) Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken; b) Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt; c) Thon, auch Schieferthon, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, wenn unverpackt	Ober-Břis	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	a) Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) } Bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens c) }	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896		Zugestandener Frachtsatz Pfennige a) 48 b) 39 *) c) 39 *)		a) und b) Im Kartirungswege c) Im Rückvergütungswege	ad c) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. ad c) Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1901 in Vorlage zu bringen	
				Zliv						—	60 *)			
				Ober-Břis	Anssig-Landungsplatz					48	39			
				Zliv						—	60			
				Ober-Břis	Schönpriesen-Umschlag					48 *)	39 *)	39 *)		
				Zliv						—	55 *)	55 *)		
				Ober-Břis	Dresden-Elbkai					70	61	61		
				Zliv						—	82	82		
1645	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Bruchsteine aus Pos. 8 55/a der Güterclassification	Mauthausen	Ernsthofen-Baustelle (in km 9·2)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen zur Wiederherstellung der Bezirksstrasse zwischen Steyr und Ernsthofen bestimmt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Localtarif	Ein Frachtsatz besteht nicht	8 Heller	Im Kartirungswege					

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1646	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	Brnna-Brnd	Oderberg transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für Cosel-Oderhafen bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Februar 1892	430 Heller	300 Heller	130 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1901 der Direction der K. U. St. B. (C IV. b) vorzulegen sind	
1647	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche) aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Oberthelle)											

Die mit Ende Juni 1900 ablaufende Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte Nr. 133 vom 21. November 1899 unter fortlaufender Nummer 2397 verlautbarten, und im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 30. November 1899 unter fortlaufender Nummer 79 theilweise berichtigten directen Kartirungsfrachtsätze für nebenbezeichnete Artikel in vollen Wagenladungen à 5000 und 10.000 kg von den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarife enthaltenen Hafenstationen nach Kroman wird unter Anfrechthaltung der bisherigen Bedingungen für die Zeit vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1900 ersucht.

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Zeitpunkt der Anhebung	Besondere Bemerkungen
51	Nr. 112 vom 28. September 1899	1997	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localbahn Wodňan-Prachatitz-Wallern und Winterberg-Wallern	Kohlen, mineralische	Wodňan-Citenic	Cbrobold, Oberhaid, Wallern, Eleonorenhain	Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Winterberg — Eleonorenhain	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 67 vom 14. Juni 1900	1604	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Eisen und Stahl etc.	verschiedenen böhmischen und mährischen Stationen	Triest	In der Rubrik 8 hat es richtig zu lauten: Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, **Heft 3**, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an **Petroleum** für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende December 1901 im Umfange von circa 400.000 kg sicherzustellen.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angeführten Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihre vorschriftsmässig verfassten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone zu versehen sind, nebst zwei Mustern à ½ kg bis zum **28. Juni 1900, Mittags 12 Uhr**, an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn, Section D, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien, und zwar sowohl inclusive als auch exclusive Barrels zu stellen.

Das die Offerte enthaltende Couvert ist mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Petroleum" zu versehen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten (oder welchen keine Muster beigegeben sind), bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis 21. Juli 1900 im Worte zu bleiben.

Die Direction behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der genannten Direction, Section D, täglich zwischeu 12 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 h per Stück bezogen werden.

Wien, am 15. Juni 1900.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Der am 30. Juni 1900 fällige Zinsencoupon Nr. 9 unserer 3½percentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit.	A	per Mark	5000	mit Mark	87·50
„	B	„ „	1500	„ „	26·25
„	C	„ „	1000	„ „	17·50
„	D	„ „	300	„ „	5·25

deutscher Reichswährung, vom 30. Juni 1900 angefangen

in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhmischen Escomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Creditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1900.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Bahnbeamter

als ständiges Controlorgan auf den Bahnstrecken von Privat-Gesellschaft gesucht.

Ausführliche Offerte mit Photographiebeilage unter „Energisch D. M. 1124" an Haasenstein & Vogler, Wien I. (632)

Kundmachung.

Im Lagerhause der Stadt Wien ist die Stelle eines

Haus- und Bahninspectors

zu besetzen. Mit derselben sind ein Jahresgehalt von 3200 Kronen nebst Naturalwohnung und vier Dienstalterszulagen von je 400 Kronen von fünf zu fünf Dienstjahren verbunden. Die Anstellung ist eine vorläufig nur provisorische, gegen beiderseitige dreimonatliche Kündigung. Die definitive Anstellung mit Pensionsberechtigung kann nach einer in vollständig befriedigender Weise zurückgelegten zehnjährigen Dienstzeit erfolgen.

Zur Anstellung ist ein Alter von nicht mehr als 40 Jahren, die österreichische Staatsbürgerschaft und ein ehrenhafter Lebenswandel erforderlich; die Bewerber müssen überdies technisch gebildet sein und nachweisen, dass sie mit dem Eisenbahnbetriebsdienste theoretisch und praktisch vollständig vertraut sind.

Die mit den Ausweisen über die persönlichen Verhältnisse, die zurückgelegten Studien und die bisherige Verwendung versehenen Bewerbungsgesuche sind **bis längstens 7. Juli 1900** an die Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II. Ausstellungsstrasse, k. k. Prater) zu richten, woselbst nähere Auskünfte eingeholt werden können.

Später einlangende Gesuche werden nicht berücksichtigt.

Wien, am 15. Juni 1900. (633)

Die Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien.

Asphalt-Steindachpappen
in allen Stärken,
Isolirplatten
in allen Breiten, (617)
Holzcement, Dachlack und Asphaltpech
liefert
in jeglichen Mengen, in kürzester Zeit, von bester Qualität
Julius Rütgers
Fabriken für Theerproducte und Dachpappen
Angern, Witkowitz, Warnsdorf.
Direction und Verkaufsbureau: Angern bei Wien.

Ein junger Mann, seit 10 Jahren

als Expedient

in einem ersten Speditionshause beschäftigt, **sucht Engagement.**

Gefl. Zuschriften werden unter **„Verkehr D. J. 1121“** an **Haasenstein & Vogler, Wien, I.,** erbeten. [631]

(603)

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik

H. HEIM, Wien – Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (620)

Central-Heizungen aller Systeme.

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Heim's rauchverzehrende Kamine

Heim's rauchverzehrende „Calorifères“.

Dachpix (Theercement).

Auskünfte, Brochuren etc. senden auf Wunsch Heilpern & Haas, Wien, I. Schulerstrasse 18.

Auf Jahre hinaus wasserdichter Conservirungsanstrich für alte und neue **Pappen-, Blech- und Holzdächer;** tropft nicht im Sommer, reisst nicht im Winter. (618)

Pix-Dachpappen,

elastisch und wetterbeständig.

Wiederverkäufer erhalten entsprechenden Rabatt.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Frankenberggasse 9.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen.

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

Gascompressions- und Füllanlagen.

Leuchtthurm-Einrichtungen u. **Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen** aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

K. k. patent. **Asphalt-Granit-Blocks**	**Natur-Asphalt-** comprimé und coulé	**Imprägnirte Holzstöckel** K. k. priv. **Metallic-Pflaster**	K. k. patent. **Asphalt-Pflasterplatten**
K. k. patent. **Sugerit-Isolirplatten** (mit Korkbelag) gegen **aufsteigende Feuchtigkeit.** Bedeutende Vorzüge gegen bisherigen Kiesbelag	Gegründet 1871. **Erstes österr. Asphalt-Werk N. Schefftel, Wien** **Holzimprägnirung** Dachpappen- und Theerproducten-Fabrik **Comptoir: IX. Porzellangasse 1. Fabrik: Floridsdorf.**		Fugenlose **Magnolith-Fussböden** (verbessertes Xylolith) **holzartig in allen Farben** für Wartesäle, Corridore, Magazine etc.
Ponteros kalt verstreichbar für Eisenconstructionen, Brücken etc.	**Xerotikon** kalt verstreichbar zur Trockenlegung feuchter Mauern	Eindeckungen mit **Dachpappe** und **Holzcement**	**Carbolineum-Dachlack** Sugerit-Dachpappe etc.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. **Wien, 26. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Neue allgemeine Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen im Bereiche der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Juni 1900, womit für den Monat Juli 1900 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem königl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1900 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 21 Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Eisenbahn ist zur Tränkung auch von unbegleiteten Thiertransporten ohne Antrag des Absenders nicht verpflichtet, und zwar auch dann nicht, wenn sie von dem Rechte, Begleitung zu fordern, keinen Gebrauch gemacht hat.

Nimmt sie aber dennoch in einem solchen Falle die Tränkung vor, so haftet sie für die durch die Bewerkstelligung derselben etwa verursachten nachtheiligen Folgen.

(Entscheidung vom 8. August 1899, B c II $\frac{85/99}{35}$.)

Bei Anlangen zweier von Čimelic nach Riesa bestimmter, ohne Beigabe von Begleitern aufgegebener Wagen gerupfter Gänse in Bodenbach wurde wahrgenommen, dass von den in denselben verladenen 800 Stück Gänsen 498 Stück verendet waren. Die Cadaver wurden dem Wasenmeister übergeben, die überlebenden Gänse nach Riesa weiterbefördert, dort wegen Bezugsverweigerung einem Gänsehändler in Pflege gegeben und schliesslich bahnamtlich verkauft. Der Versender, welcher Gelegenheit hatte, den Transport in Bodenbach vor dessen Weitersendung nach Sachsen zu besichtigen, stellte sofort die Behauptung auf, dass der der Sendung zugestossene Unfall ausschliesslich durch die ganz unzweckmässig vorgenommene Tränkung der Gänse während der Beförderung herbeigeführt worden sei. Die vom Absender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich beantragte Tränkung hatte in der Weise stattgefunden, dass die Wagen in der Station Wiesa-Oberleutensdorf zum Wasserkrahn gestellt wurden und daselbst, in Ermanglung besonderer Tränkevorrichtungen, unter Anwendung des durch eine Blechrinne verlängerten Krahntrichters von den Bahnorganen eine derartige Menge Wassers in jede Etage geleitet wurde, dass noch bei Eintreffen der Wagen in Bodenbach das Wasser 10—15 cm hoch den Wagenboden bedeckte.

Die Partei erhob Anspruch auf Ersatz des erlittenen Schadens. Da eine gütliche Austragung nicht zustande kam, gelangte die Angelegenheit auf den Rechtsweg. Die Eisenbahn wendete gegen das Klagebegehren hauptsächlich ein, dass der Schaden nur infolge des Mangels sachverständiger Begleiter eingetreten sei, und für die Folgen der unterlassenen Begleitung der Transporte nach § 44, Abs. 4, Betr.-Regl. und Zusatzbestimmung VII des gemeinsamen Tarif-Theiles I zu demselben, sowie nach § 77, Z. 6, Betr.-Regl. nur die Partei zu haften habe. Dem Klagebegehren wurde jedoch in allen drei Instanzen stattgegeben.

Die erste Instanz motivirte den Spruch in der Hauptsache folgendermassen:

Aus der Erklärung der Sachverständigen im Eisenbahn-Transportfache gelangte der Gerichtshof zu der Ueberzeugung, dass der Kläger nicht verpflichtet war, einen Begleiter beizustellen, weil die Eisenbahn einen solchen nicht verlangte, dass die Eisenbahn das Recht hatte, einen Begleiter zu verlangen, dass sie aber, nachdem sie ihn nicht forderte, aus dessen Nichtbeigabe dem Kläger gegenüber nichts ableiten könne.

Die Motivirung der zweiten Instanz in der Hauptsache lautete:

Die Eisenbahn war zwar nach § 44, Abs. 4, Betr.-Regl. berechtigt, einen Begleiter zu verlangen; nachdem sie aber von diesem Rechte keinen Gebrauch machte, kann sie nicht folgern, dass sie nach Zusatzbestimmung VII des gemeinsamen Tarif-Theiles I zu § 44 Betr.-Regl. und nach § 77, Z. 6, Betr.-Regl. für den Schaden nicht hafte, welchen ein Begleiter abgewendet hätte, weil der Schaden in diesem Falle durch den uncorrecten Vorgang der Eisenbahnorgane entstand und der Kläger sich zur Beistellung eines Begleiters ohne Verlangen der Eisenbahn nicht bestimmt sah, nachdem er Gänsetransporte von derselben Versandt- nach derselben Bestimmungsstation schon öfter ohne Begleiter expedirt hatte, ohne dass nachtheilige Folgen daraus entstanden wären.

Der gegen diese Entscheidungen erhobenen Revision hat der Oberste Gerichtshof aus nachstehenden Gründen keine Folge gegeben:

Die nur auf Z. 3 und 4 des § 503 C.-P.-O. sich stützende Berufung der Geklagten ist unbegründet.

Die Abweisung des Antrages auf Einvernahme des Zeugen F. M. rücksichtlich des übrigens ganz bedeutungslosen Umstandes, dass die Geflügeltransporte im Sommer von der Bahn auch dann getränkt werden, wenn dies der Versender nicht beantragt hat, könnte nur als Revisionsgrund nach Z. 2 des § 503 C.-P.-O. angeführt werden.

Auf diesen Revisionsgrund beruft sich die Geklagte jedoch gar nicht.

Hier handelt es sich nur darum, ob in dem Umstande, dass die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen in der Station Wiesa-Oberleutensdorf in den mit Gänsen beladenen Wagen zum Zwecke der Tränkung dieser Gänse Wasser eingelassen haben, ein Verschulden der Eisenbahn zu sehen ist, durch welches das Verenden eines Theiles der Gänse und eine Schädigung der übrigen herbeigeführt worden ist. Der Revisionsgrund des § 503, Z. 3, C.-P.-O. liegt nicht vor. Die Gänse wurden in der Station Čimelic ohne Anstand zum Transport nach Riesa angenommen und verladen, ohne dass die Bahnverwaltung die Beigabe eines Begleiters verlangt hätte; der Versender hat im Frachtbriefe nicht beantragt, dass die Gänse wegen des Transportes überhaupt und in der Station Wiesa-Oberleutensdorf speciell getränkt werden sollen; nach dem Betriebsreglement vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und den zur Zeit des Transportes giltigen Zusatzbestimmungen zu demselben war die Bahn zur Tränkung während des Transportes nicht verpflichtet, und wenn die Bahnorgane in der Station Wiesa-Oberleutensdorf die Tränkung der Gänse dennoch vornahmen, so thaten sie dies auf eigene Gefahr und Verantwortung, und ist es gleichgiltig, aus welchen Beweggründen sie handelten, soferne nur in ihrer Handlungsweise ein Verschulden zu erblicken ist.

Dass aber die Handlungsweise der Bahnorgane hier ein solches Verschulden involvirt, geht deutlich hervor aus dem Gutachten der Sachverständigen im Gänsegeschäftsfache und jener für das Eisenbahn-Transportwesen, denn die Ersteren gaben an, dass Gänse verenden, wenn sie im Waggon getränkt werden, und Letztere bestätigten, dass, wenn die Gänse wegen zu grosser Entkräftung am Transporte getränkt werden, es so geschehen muss, dass man in den Wagen einen Wassertrog oder mit Wasser gefüllte Gefässe einstellt, und dass demnach das Vorgehen der Bahnorgane in diesem Falle nicht correct war.

Nach § 9 des citirten Betriebsreglements haftet die Eisenbahn für ihre Organe und andere Personen, deren sie sich zur Ausführung der von ihr übernommenen Transporte bedient hat, und weil das Berufungsgericht übereinstimmend mit dem Gerichte der ersten Instanz constatirte, dass das Verenden des grösseren Theiles und die Beschädigung des Restes der Gänse durch das Vorgehen der Bahnorgane verursacht worden ist, diese Handlung aber als ein Verschulden angesehen werden muss, so war das geklagte k. k. Eisenbahnärar für den daraus entstandenen Schaden verantwortlich zu machen.

Nicht massgebend ist dabei der Umstand, dass der Versender es verabsäumte, einen Begleiter beizugeben und selbst das Tränken der Gänse zu veranlassen, weil es sich hier, abgesehen davon, dass die Eisenbahn die Beigabe eines Begleiters nicht verlangte, nicht darum handelt, ob und welcher Schaden dadurch entstanden ist, dass die Beigabe eines Begleiters und der Antrag auf Tränkung der Gänse durch die Bahn unterlassen worden ist, sondern nur darum, ob dem Versender, beziehungsweise Kläger ein Anspruch auf Vergütung des Schadens zusteht, der aus der Handlungsweise der Bahnorgane entstanden ist, welche ein Verschulden in dem Umstande involvirt, dass in der Station Wiesa-Oberleutensdorf behufs Tränkung der Gänse Wasser mittelst Röhren auf den Wagenboden eingelassen worden ist.

Gleich belanglos ist es, wenn die Beklagte auf die Bestimmung des § 1036 a. b. G.-B. und auf die sechstägige Lieferfrist hinweist, denn das Einlassen des Wassers in die mit den Gänsen beladenen Wagen geschah bereits am 6. August, mithin in den ersten 24—30 Stunden nach der Verladung, und war das Tränken der Gänse nach dem Gutachten der thierärztlichen Sachverständigen zu dieser Zeit nicht nothwendig, weil die Gänse ohne Tränkung und Fütterung drei Tage aushalten. Es handelt sich nicht darum, ob die Gänse, wenn die Eisenbahn die ganze Lieferfrist verbraucht hätte, verendet oder gesund an dem Bestimmungsorte Riesa angekommen wären, sondern darum, ob der Schaden durch das von den Organen der Station Wiesa-Oberleutensdorf vorgenommene Einlassen des Wassers in die Wagen entstanden ist.

Hätte die Eisenbahn für den Transport die ganze, ihr zu Gebote gestandene Lieferfrist aufgebraucht, ohne etwas zur Tränkung der Gänse zu veranlassen, und wären die Gänse dabei verendet oder hätten sie sonst einen Schaden genommen, dann könnte allerdings von einer Verpflichtung der Geklagten zum Ersatze des Schadens nicht gesprochen werden; hier aber that die Eisenbahn etwas, was vom Versender nicht beantragt war; diese Handlung begreift ein Verschulden in sich, und eben darum ist auch die Geklagte ausschliesslich verantwortlich für den Schaden, welcher aus der erwähnten, ein Verschulden involvirenden Handlung entstanden ist.

Unbegründet ist endlich die Erhebung der Revision, insofern sie, sich auf den Grund des § 503, Z. 4, C.-P.-O. berufend, auch anführt, dass die Auslegung der §§ 44 und 77, Abs. 6, Betr.-Regl., dann der Zusatzbestimmung VII zu Ersterem unrichtig sei, und dass auf den Umstand, dass gerupfte Gänse empfindlicher und der Erkältung mehr ausgesetzt seien, keine Rücksicht genommen worden sei; denn § 77, Abs. 6, Betr.-Regl. setzt voraus, dass der Schaden aus der Gefahr, zu deren Beseitigung ein Begleiter beigegeben wurde, entstanden ist. Dieser Fall liegt hier aber nicht vor, weil den Gänsen überhaupt kein Begleiter beigegeben war. § 44 Betr.-Regl. spricht aber nicht die Verpflichtung des Versenders zur Beigabe eines Begleiters beim Transporte lebender Thiere aus, sondern stellt blos fest, dass die Eisenbahnverwaltung berechtigt ist, den Begleiter zu verlangen; wenn also die Zusatzbestimmung VII zum Betriebsreglement aus dem Jahre 1897 ausdrückt, dass die Eisenbahn für den Schaden, für welchen sie im Falle der Beigabe eines Begleiters nicht verantwortlich gewesen wäre, nicht haftet, so kann sich diese Bestimmung blos auf jene Fälle beziehen, in welchen der Schaden entweder aus der Gefahr, zu deren Vermeidung eben der Begleiter beigegeben wurde, oder aus der Unterlassung der Beigabe eines Begleiters, obzwar dieselbe von der Eisenbahn verlangt worden war, entstanden ist.

Keiner dieser Fälle liegt hier vor, dagegen gilt hier die Vorschrift des Schlusssatzes des § 77 Betr.-Regl., weil es als erwiesen anzusehen ist, dass der Schaden von Bahnorganen verschuldet worden ist.

Neue allgemeine Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen im Bereiche der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Solche sind im December 1899 vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten in einer gegen früher mehrfach veränderten Fassung herausgegeben worden. Die „Z. d. V. D. E.-V." theilt das Hauptsächlichste aus den neuen Bedingungen wie folgt mit:

Die Privatanschlüsse dienen zum Anbringen und Abholen von Gütern in Wagenladungen zu und von der Staatsbahn, und zwar nur für die eigenen Zwecke des Anschlussinhabers. Für die Versendung und den Bezug von Stückgütern, sowie für die Zwecke Dritter darf der Anschluss nur auf Grund besonderer Vereinbarung benützt werden.

Die Herstellung der Anschlussanlage erfolgt auf Kosten des Anschlussinhabers durch die Staatsbahn-Verwaltung, soweit die Anlage auf Bahneigenthum belegen ist und soweit Signal- und Telegraphenanlagen in Frage kommen. Die Herstellung der übrigen Theile des Anschlusses hat der Anschlussinhaber für eigene Rechnung zu besorgen. Bei Berechnung der zu erstattenden Anlagekosten sind ausser denen der Anlage und der durch sie bedingten Aenderung und Erweiterung der Staatsbahnanlagen von den hienach berechneten Beträgen 5 pCt. als nicht besonders nachweisbare Selbstkosten allgemeiner Natur (Generalkosten) anzusetzen. Für das in Anspruch genommene Grundeigenthum der Staatsbahn ist eine laufende Entschädigung zu zahlen. Die Kosten der von der Staatseisenbahn-Verwaltung für Rechnung des Anschlussinhabers auszuführenden Anlagen sind von ihm vor Beginn der Arbeiten vorzuschiessen. Die aus Betriebs- oder Verkehrsrücksichten erforderlichen Aenderungen und Erweiterungen der Anschluss-, sowie der Staatseisenbahnanlagen kann die Staatseisenbahn-Verwaltung jederzeit anordnen. Dem Anschlussinhaber steht ein Anspruch auf Entschädigung, insbesondere wegen der dadurch etwa veranlassten Unterbrechung oder Störung seines Betriebes, nicht zu. Der Anschlussinhaber trägt die Kosten der Aenderungen und Erweiterungen der Anschlussanlage selbst in jedem Falle. Bezüglich der Aenderungen und Erweiterungen der Staatseisenbahnanlagen ist zu unterscheiden, ob sie durch Aenderungen oder Erweiterungen des Anschlusses bedingt werden; in diesem Falle trägt der Anschlussinhaber ihre Kosten in vollem Umfange; im Uebrigen fallen ihm diese Kosten nur insoweit zur Last, als sie durch die Beibehaltung oder betriebssichere Bedienung des Anschlusses erforderlich werden. Auch diese Kosten übernimmt die Staatseisenbahn-Verwaltung, wenn in den ersten zehn Jahren seit der erstmaligen Herstellung des Anschlusses eine Aenderung oder Erweiterung wegen einer beim Vertragsabschlusse dem Anschlussinhaber nicht angekündigten Aenderung oder Erweiterung der Staatseisenbahn erforderlich wird.

Der Anschlussinhaber ist verpflichtet, die Mitbenützung der Anschlussanlage, jedoch mit Ausnahme des auf dem eigentlichen Werkhofe liegenden Theiles, sowohl der Staatseisenbahn-Verwaltung für ihre eigenen Zwecke, wie anderen, und zwar ohne oder mit Abzweigung besonderer Anschlussanlagen (Nebenanschluss) zu gestatten, sofern dadurch nicht der regelmässige Betrieb auf dem Anschlusse geschädigt wird. Eine aussergewöhnliche und kurze Mitbenützung seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung hat der Anschlussinhaber unentgeltlich zu gestatten. Handelt es sich um eine Mitbenützung durch Dritte, so setzt die Staatseisenbahn-Verwaltung mangels einer Einigung unter den Betheiligten für die Mitbenützung eine Vergütung durch Schiedsspruch fest.

Die Bewachung, Bedienung und Unterhaltung der Anschlussanlagen bis zu und einschliesslich der Einmündung in die Staatseisenbahn und aller zugehörigen Vorrichtungen geschieht, soweit nicht ein anderes vereinbart ist, durch die Staatseisenbahn-Verwaltung auf Kosten des Anschlussinhabers. Werden die für die Bewachung und Bedienung der Anschlussanlagen erforderlichen Wärter und Weichensteller von der Staatseisenbahn-Verwaltung gestellt und ausschliesslich für diesen Dienst beschäftigt, so ist ihr vom Anschlussinhaber hiefür jährlich eine Pauschalsumme von Mk. 1200 zu vergüten, worin zugleich die Entschädigung für alle Aufwendungen aus Anlass der Bewachung und Bedienung enthalten ist. Bei nur theilweiser Beschäftigung der betreffenden Bediensteten für den Anschluss wird nur ein entsprechender Theil dieser Pauschalsumme in Rechnung gestellt.

Für die zur laufenden baulichen Unterhaltung der Geleise erforderlichen Arbeiten werden für das laufende Meter und Jahr 20 Pfg. vergütet. In diesem Satze ist auch die Vergütung der Kosten für die Unterhaltung der Arbeitsgeräthe und der allgemeinen Verwaltungskosten enthalten. Für die Gangbarhaltung, Schmierung und Erleuchtung der Weichen und Kreuzungen nebst Stellvorrichtung, Weichensignalen und Geleisesperren, sowie der Drehscheiben (einschliesslich Hergabe der zum Schmieren und Erleuchten erforderlichen Materialien)

werden neben der für die bauliche Unterhaltung zu leistenden Vergütung jährliche Beträge nach einer Tabelle in Rechnung gestellt, in der die Sätze abgestuft sind, je nachdem die betreffenden Stücke sich in Haupt-, Neben- oder doch Locomotivgeleisen oder in Anschlussgeleisen befinden, die nicht von Locomotiven befahren werden. Die jährlichen Kosten dieser Art für eine einfache Weiche im Hauptgeleise sind auf Mk. 45 festgesetzt.

Ueber die Betriebsführung auf dem Anschlusse gilt der Grundsatz, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung berechtigt, aber in Ermanglung besonderer Vereinbarung nicht verpflichtet ist, den Betrieb zu führen und zu überwachen. In jedem Falle sind für die Art der Betriebsführung ebenso wie bezüglich der Aufstellung und Benützung des Betriebsmaterials die Anordnungen der Staatseisenbahn-Verwaltungen und die Weisungen der zuständigen Bediensteten zu befolgen. Die Staatseisenbahn-Verwaltung bezeichnet diejenigen Stellen (Geleise), wo die angebrachten und abzuholenden Wagen aufzustellen sind (Uebergabegeleise). Ist die Zustellung wegen Ueberfüllung der Anschlussanlagen nicht möglich, so gilt sie mit dem Zeitpunkte des Einganges des Wagens als erfolgt. Der Staatseisenbahn-Verwaltung bleibt auch überlassen, in solchem Falle die Wagen auf dem öffentlichen Ladegeleise zur Entladung bereit zu stellen.

Die Ladefristen werden von ihr unter Berücksichtigung der Bedienungszeiten und der besonderen Verhältnisse des Anschlusses, jedoch nicht unter vier Stunden, besonders festgesetzt. Soweit auf den angeschlossenen Werken ein ununterbrochener Betrieb stattfindet, kann die Be- und Entladung der Eisenbahnwagen auch während der Nachtzeit gefordert werden. Für die Ueberschreitung der festgesetzten Frist hat der Anschlussinhaber das tarifmässige Wagenstandgeld zu entrichten. Falls der Anschlussinhaber die dem Werke zur Be- oder Entladung überwiesenen Wagen ohne besondere Genehmigung der Staatseisenbahn-Verwaltung zu anderen Zwecken, insbesondere zu Beförderungen innerhalb seines Werkes benützt oder falls diese Benützung durch seine Angestellten und Arbeiter mit oder ohne sein Vorwissen erfolgt, verfällt der Anschlussinhaber für jeden Fall dieser missbräuchlichen Benützung in eine Strafe von Mk. 100 für den Wagen. Auch hat der Anschlussinhaber — bei Vermeidung einer Strafe von Mk. 100 für den Einzelfall — von jeder auf dem Anschlussgeleise erfolgten Entgleisung, auch wenn eine Beschädigung von Wagen nicht stattgefunden hat, unverzüglich, jedenfalls vor Rückgabe der Wagen, dem Vorstande der Anschlussstation, bezw. bei den aus freier Strecke abzweigenden Anschlüssen der Bedienungsstation Meldung zu machen.

Von besonderer Wichtigkeit sind die Bestimmungen über die sogenannten Anschlussfrachten. Bei den aus freier Strecke abzweigenden Anschlüssen bleibt die Festsetzung der Vergütung für die Bedienung des Anschlusses besonderer Vereinbarung vorbehalten. Bei den übrigen Anschlüssen wird für die Beförderung von Wagen zwischen der Station einerseits und der Uebergabestelle andererseits eine Anschlussfracht erhoben. Die Höhe dieser Anschlussfracht richtet sich nach der Entfernung von der Mitte des Stationsgebäudes der Anschlussstation bis zur Mitte der Uebergabegeleise und beträgt bei einer Entfernung: bis 1 km einschliesslich Mk. 0·50; über 1 bis 2 km einschliesslich Mk. 0·70; über 2 bis 3 km einschliesslich Mk. 0·90 und so weiter für jedes angefangene Kilometer 20 Pfennige mehr. Diese Gebühren verstehen sich für jeden beladenen Wagen; die Bewegung der leeren Wagen erfolgt mit der Massgabe unentgeltlich, dass für leere Wagen, welche zur Beladung zugeführt, aber nicht innerhalb der bestimmten Ladefrist beladen werden und daher leer zurückgeholt werden müssen, ausser dem Wagenstandgelde die Anschlussfracht zur Erhebung kommt. Die Anschlussfracht ist nur für einen Wagen zu erheben, wenn in Ermanglung eines Wagens von mindestens 10.000 kg Ladegewicht mehrere Wagen mit mindestens 10.000 kg Gesammtladegewicht gestellt werden. Ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen gilt für die Berechnung der Anschlussfracht als ein Wagen.

Die Aufhebung des Anschlussvertrages kann beiderseits durch eine sechs Monate vorhergehende Kündigung herbeigeführt werden.

Die Bedingungen enthalten ferner eingehende Vorschriften über die Wegräumung der Anschlussanlagen und die Sicherheitsleistung. Die Abweichungen der neuen Bedingungen von den früheren sind nicht sehr erheblich und bestehen namentlich in Vereinfachungen und Aenderungen der Pauschalsätze, sowie in schärferer Fassung und Abgrenzung derjenigen Punkte, welche bisher zu Meinungsverschiedenheiten mit den Anschlussinhabern besonders häufig Anlass gaben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Tannwald-Grünthal. (Variante km 2·5—6·5: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenhahnministerium hat unterm 2. Juni die k. k. Statthalterei in Prag heauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenhahn vorgelegten Variantenprojectes für die Theilstrecke km 2·5—6·5 der Localbahn Tannwald-Grünthal die Trassenrevision und Stationscommission nehst Erörterung der Zufahrtsstrassenfrage und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. — Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergehnisses der gedachten Amtshandlungen den Bauconsens für das ganze hegangene Variantenproject oder für einzelne Theilstrecken desselben ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 24.322.]

Localbahn Tirschnitz-Schönbach. (Industriegeleise zu der Wildsteiner Thon- und Chamottewaarenfahrik: Ergehniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 19. April durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projectes der von der Localbahn Tirschnitz-Schönbach ahzweigenden, zu der Wildsteiner Thon- und Chamottewaarenfabrik und der zur letzteren gehörigen Thongrube führenden Industriegeleise wurde zur Kenntniss genommen. Von dem ertheilten Bauconsense wurde das Schleppgeleise zu der Thongruhe ausgeschlossen und ist hiefür ein neues Project vorzulegen. [E.-M.-Z. 27.083.]

Localbahn Kimpolung - Dornawatra. (Oberhaunormalien.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Oherhaunormalpläne für die Localhahn Kimpolung-Dornawatra wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 24.958.]

Pyhrnbahn (Klaus - Selzthal). (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von staatlichen Organen aufgestellten generellen Projectes für eine normalspurige, als Hauptbahn II. Ranges auszuführende Eisenbahn von Klaus nach Selzthal (Pyhrnhahn) die Trassenrevision für die im Verwaltungsgebiete der oherösterr. Statthalterei gelegenen Strecke auf den 2. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Carl Graf hetraut. [E.-M.-Z. 28.910.]

Projectirte Localbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom niederösterr. Landesausschusse vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Korneuburg nach Ernstbrunn die Trassenrevision auf den 6. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Hans Ritter von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 29.652.]

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn. (Sillcanalbrücke in km 0·2,3: Eisenconstructionspläne.) Die vom Magistrate der Landeshauptstadt Innsbruck vorgelegten Projecte für die Mauerwerksanlage und Eisenconstruction der Ueberbrückung des Sillcanals in km 0·2,3 der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.810.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichneten Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 8. Juni, Z. 34.956, dem Grossgrundbesitzer Béla Fay im Vereine mit der Direction der Localbahn Ujszász-Jászapáti für eine von der Endstation Jászapáti der genannten Localbahn ausgehende, über Jász-Dózó und Jasz-Arokszállás führende und die Station Vámos-Györk mit der Hauptlinie Budapest — Hatvan — Szerencz — Lawoczne der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Localbahn Vámos-Györk—Gyöngyös verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 8 Juni, Z. 38.721, dem Martin Schuster, Josef Schullerns, Gustav Heinrich, Johann Wagner und Dr. Oskar Meltzl in Hermannstadt für eine

a) von der Station Nagy-Szeben (Hermannstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, im Bereiche des Comitates Szeben über Hortobágyfalva, Uj-Egyháza und weiterhin über Bendorf bis Alczina;
b) von der zukünftigen Station Hortobágyfalva oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende, bis Veresmárt führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Durchführungsmodalitäten des Kreisverkehres.) Die mit der Organisirung des Kreisverkehres zwischen den Linien des Pester und des Ofner Betriebsnetzes der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56) betraute Verkehrscommission der hauptstädtischen Municipalverwaltung hat im Einvernehmen mit der Direction der Gesellschaft sowohl die verkehrstechnischen Modalitäten dieses Dienstes, als auch die Tarife für die einzelnen Relationen festgestellt. Die von der Direction der Gesellschaft offerirte Ermässigung der concessionsmässigen Tarifsätze, welche in den verschiedenen Relationen 40—50 pCt. beträgt, wurde von der Commission angenommen. Des Ferneren wurden die ihrer Anzahl nach wesentlich vermehrten Umsteigestationen zwischen dem Ring- und dem von diesem ausgehenden, bezw. in denselben einmündenden Radialverkehre und der die Peripherie des Kreises tangirenden Transversallinien fixirt. Dem im Einvernehmen zwischen der Verkehrssection und der Direction der Gesellschaft getroffenen Uebereinkommen zufolge soll die Tarifermässigung schon im Laufe der diesjährigen Sommersaison, und zwar sobald in Kraft treten, als die Neuauflage der Fahrkarten erfolgt sein wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aufnahmsbedingung für Milchsendungen.) Die in Ungarn in letzterer Zeit gegründeten Milchgenossenschaften brachten die Milch in mit Blechbüchsen versehenen Kannen zur Verfrachtung, welche Blechbüchsen Mittheilungen in Form von Rechnungen über Qualität und Quantität der Milch enthielten und ferner die Bestimmung hatten, die Bestätigung des Adressaten über den Empfang der Milch aufzunehmen. Der Umstand, dass der Transport dieser dem Postzwange unterliegenden, schriftliche Mittheilungen enthaltenden Blechbüchsen verweigert wurde, veranlasste die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, auf Ersuchen des Landes-Milchwirthschafts-Inspectorates auf Grund der Nachtragsbestimmung 2 b), Punkt A I, des § 51 des Betriebsreglements zu verfügen, dass in allen jenen Fällen, in welchen nur die transportirte Milch betreffende Rechnungsangaben in den Blechbüchsen enthalten sind, der Transport anstandslos erfolgen könne, dass jedoch, wenn ausser diesen auch die Quittirung der Sendung betreffende oder anderweitige schriftliche Mittheilungen vorkommen sollten, die Blechbüchsen bei der Aufgabe zurückzuweisen sind.

— (Eröffnung eines Chek-Contos bei der kgl. ungar. Postsparcassa.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat auf Verfügung des Handelsministers die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen einen Chek-Conto bei der kgl. ungar. Postsparcasse eröffnen lassen und werden die kgl. Ungar. Staatsbahnen in Zukunft auch ihre Zahlungsverpflichtungen ihren Lieferanten gegenüber auf diesem Wege abwickeln, so dass auch der Anschluss dieser an die Postsparcasse zu erwarten ist; die wechselseitigen Zahlungen können dann einfach auf dem Clearingwege geordnet werden, was mit beträchtlichen Ersparungen an Baargeldverkehr und Arbeit verbunden ist.

— (Einführung von Speisewagen auf der Strecke Nagyvárad—Kolozsvár bei den Schnellzügen Marchegg—Budapest—Nagyvárad.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass nachdem der Verkehr der der diesjährigen Sommerfahrordnung zufolge nur bis und ab Nagyvárad (Grosswardein) eingeleitet gewesenen Schnellzüge Nr. 504 und 503 über Ansuchen der Interessenten von Kolozsvár (Klausenburg) bis nach dieser Station ausgedehnt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64), vom 10. Juni ab die derzeit den Zügen 604 und 603 beigegebenen Restaurationswagen fernerhin mit den Zügen 504 und 503 verkehren.

— (Probeweise Einrichtung von Specialwagen für den Obsttransport.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat eine Anzahl von Kastenwagen mit den vom Professor Dr. Perényi erfundenen Einrichtungsstücken für den Transport von frischem Obste ausgerüstet und diese Wagen probeweise auf der Strecke Kecskemet—Hamburg (via Oderberg) in Verkehr gesetzt. Die Einrichtung besteht aus je sechs derart aneinander zu fügenden Kästen mit entsprechender Anzahl von Fächern zur Aufnahme der Obstkisten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64), dass der Laderaum des Wagens voll ausgenützt wird und, ohne die Stabilität der verbleibenden Behälter zu tangiren, einzelne Kisten auch in Zwischenstationen auswaggonirt werden können. Die erwähnte Einrichtung kann in jedem Kastenwagen normaler Type, ohne irgend welche Veränderung an demselben vornehmen zu müssen, mit wenigen Handgriffen angebracht werden.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung des Verkehres im Bereiche der gesellschaftlichen Tatra-Bahnen.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass im Bereiche ihrer wie alljährig nur während der Sommermonate in Betrieb stehenden Linien Poprád-Felka—Tátra-Lomnicz und der Csorbasee-Zahnradbahn der Vollbetrieb am 15. Juni aufgenommen wurde und bis zum Herbste aufrecht erhalten bleibt.

Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 15. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft (Marmarosi sóvasutak) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1899 zur Verlesung, welchem zufolge der Betrieb wesentlich günstigere Resultate aufweist, als jener der vorhergegangenen Jahre. Der Salztransport war der stärkste seit dem Bestande der Bahn. Die Einnahmen der Gesellschaft betrugen fl. 227.880·89 und nach Hinzurechnung der verschiedenen Einnahmen von fl. 15.481·41 insgesammt fl. 243.362·30. Nach Abzug der Ausgaben verbleibt ein Reingewinn von fl. 147.373·01. Die Direction beantragt, dem Schwellenerneuerungsfonds fl. 5000, dem Schienenerneuerungsfonds fl. 1500, zur Amortisirung des Bau-Investitionscontos fl. 5000, der Baureserve fl. 15.000 zuzuweisen, den Reservefonds mit fl. 1000 zu dotiren, zur Einlösung der im Jahre 1899 verlosten 240 Prioritätsactien fl. 24.000, zur Bezahlung einer 4½percentigen Dividende nach den Prioritätsactien fl. 54.697·50, zur Dotirung des Einlösungsfonds der Stammactien fl. 7135 und zur Bezahlung einer 3½percentigen Dividende nach den Stammactien fl. 27.009·50 zu verwenden. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss, bestimmte, dass die Dividende von fl. 4·50 per Prioritätsactie und von fl. 3·50 per Stammactie vom 1. Juli angefangen zur Auszahlung gelange und ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate März.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate März ergibt für 69 Bahnen, die schon im März 1899 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.139·74 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im März 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	33,192.375	— 211.877	785	— 20	— 2·48
aus dem Güterverkehre . . .	99,811.124	+ 8,961.352	2.320	+ 170	+ 7·91
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1899 bis Ende März 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	402,692.990	+ 18,843.538	11.251	+ 276	+ 2·51
aus dem Güterverkehre . . .	976,690.633	+ 56,311.775	26.809	+ 1006	+ 3·90
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende März 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	13,480.837	+ 31.211	2.145	— 38	— 1·72
aus dem Güterverkehre . . .	33,712.101	+ 1,817.859	5.349	+ 212	+ 4·13

Eröffnet wurden am 1. März: Warthausen—Biberach, 3·24 km (Württembergische Staatsbahnen); am 3. März: die selbstständige Nebenbahn Rinteln-Stadthagen, 20·42 km; am 15. März: Käferthal—Industriehafen Mannheim mit Abzweigung nach Waldhof, 5·44 km (Badische Staatsbahnen).

— (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate März.) Die Einnahmen im Monate März stellen sich auf Mk. 112,362.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mk. 9,049.000. Der Personenverkehr brachte Mk. 25,047.000 (— 163.000), der Güterverkehr Mk. 78,805.000 (+ 7,672.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 8,510.000 (+ 1,540.000). Für die Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März 1900 sind Mk. 1.328,056.000 oder Mk. 77,982.000 mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit Mark 16,471.000 auf den Personenverkehr, mit Mk. 51,611.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 9,900.000 auf sonstige Quellen.

— (Unterlagen für den Betriebsbericht der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.) Ueber die Aufstellung der Unterlagen für den alljährlich dem Landtage zu erstattenden Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten Preussischen und Hessischen Staatsbahnen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eingehende neue Vorschriften erlassen. Der Bericht wird im Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgestellt. Die dazu erforderlichen Angaben werden zum grossen Theile den für andere Zwecke (Etatsentwurf, Reichsstatistik, Begründung der Etatsabweichungen und dergleichen zu liefernden Unterlagen entnommen, im Uebrigen in Form von Fragebeantwortungen von den königl. Eisenbahn-Directionen geliefert. Die nöthigen Fragen sind in einem Fragebogen zusammengestellt, welcher 53 Fragen enthält, die sich auf alle Theile des weitverzweigten Eisenbahndienstes beziehen. — Interessant ist u. A., dass eine besondere Frage 40 sich auf den Umfang bezieht, in welchem elektrischer Motorenbetrieb stattgefunden hat. Eine Anzahl von Anfragen betreffen Wohlfahrtseinrichtungen (Beschaffung von Wohnungen für Beamte und Arbeiter, freie Arzthilfe, Errichtung von Badeanstalten, Belohnungen und sonstige Begünstigungen für Arbeiter) und das Lehrlingswesen in den Werkstätten, insbesondere die Ausstellung von Lehrlingsarbeiten und Belohnung von Lehrlingen. Die neuen Vorschriften kommen erstmalig für die Arbeiten über den Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1900 zur Anwendung.

Preussen. (Beschaffung von eigenartigen Betriebsmitteln für Neubaustrecken der Preussischen Staatsbahnen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtigt, der Beschaffung von eigenartigen Betriebsmitteln für die neuen voraussichtlich im Etatsjahre 1901 zur Eröffnung gelangenden Bahnlinien näher zu treten. Er hat daher die Eisenbahn-Directionen beauftragt, eine Nachweisung einzureichen über die Anzahl der erforderlichen Locomotiven, Personen-, Gepäcks- und vereinigten Post- und Gepäckswagen — getrennt nach den einzelnen Bahnlinien — den Zeitpunkt der Eröffnung der Strecken, sowie mit Angabe der Bauart.

— (Oberbaumaterialienbeschaffung bei den Preussischen Staatsbahnen.) Nach einer Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist die bisher den Eisenbahn-Directionen in Essen a. Ruhr und Kattowitz obliegende Beschaffung der Oberbaumaterialien (Schienen, Kleineisenzeug, Weichen und eiserne Schwellen) künftig, und zwar von der Beschaffung für 1901 ab, für den Gesammtbereich der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft durch die Direction in Essen a. Ruhr allein zu bewirken. Selbstverständlich ist hiebei in jeder Hinsicht auf das peinlichste irgend eine Bevorzugung des einen und jede Benachtheiligung eines anderen industriellen Bezirkes zu vermeiden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Dienststunden bei den Eisenbahn-Directionen.) In Bezug auf die Dienststunden in den Bureaux der Directionen und Inspectionen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich in einem an die Präsidenten der Eisenbahn-Directionen gerichteten Erlasse dahin ausgesprochen, dass es im Allgemeinen nicht als zweckmässig erachtet werden könne, dass für die Bureaux der Inspectionen durchgehende Dienststunden festgesetzt werden. Zur Erleichterung des Verkehres der Handels- und Gewerbetreibenden, der Unternehmer und Lieferanten der Verwaltung mit den Inspectionen und zum Zwecke einer möglichst raschen Erledigung der den Betrieb und Verkehr unmittelbar berührenden Geschäftssachen empfehle es sich vielmehr, den Dienst in den Inspectionsbureaux im Grossen und Ganzen an die Arbeitsstunden in den Kreisen der Geschäftswelt anzulehnen, also auf die Vor- und Nachmittagsstunden zu legen. Ebenso müssten bei denjenigen Eisenbahn-Directionen, bei welchen durchgehender Bureaudienst besteht, in den Betriebs- und Verkehrsbureaux, nöthigenfalls auch in den anderen Bureaux (Kanzlei, Registratur u. s. w.) auch Nachmittags so viele Beamte im Dienste sein, dass besonders eilige Geschäftssachen, namentlich auch bei vorkommenden Betriebsstörungen und anderen Schwierigkeiten, auch in den Nachmittagsstunden erledigt werden könnten.

— (Königl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Erfurt: Neubaustrecke Oberrottenbach—Köditzberg—Katzhütte.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung, dass die Neubaustrecke Oberrottenbach—Köditzberg—Katzhütte während der Dauer des gegenwärtigen Sommerfahrplanes in ihrer gesammten Länge nicht zur Eröffnung gelangt und wird deshalb am 27. Juni nur die Neubautheilstrecke Köditzberg—Sitzendorf dem Betriebe übergeben werden.

— (Directionsbezirk Halle a. d. S.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Beeskow.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 15. Juni die an der Bahnstrecke Grunow—Königswusterhausen gelegene Station Beeskow nunmehr auch für die Annahme und Auslieferung von grösseren Fahrzeugen eröffnet.

— (Directionsbezirk Stettin: Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Misdroy bis zum Haltepunkte Ostswine der Nebenbahn Wollin-Swinemünde.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 15. Juni von der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde die Theilstrecke Misdroy bis zum vorläufigen Haltepunkte Ostswine mit den Stationen Liebeseele und Pritter für den Gesammtverkehr, der vorläufige Haltepunkt Ostswine für den Personenverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist in den Verkehrsstellen Liebeseele und Pritter ausgeschlossen.

Preussen und Niederlande. (Nebenbahn Ahaus-Enschede: Uebernahme des Betriebes durch die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.) Zufolge einer Publication wird der Betrieb auf der der Ahaus-Enscheder Eisen-

bahn-Gesellschaft in Ahaus i. Westph. gehörigen, circa 18 km langen, vollspurigen Nebenbahn von Ahaus nach Enschede, von welcher circa zwei Drittel auf preussischem und ein Drittel auf niederländischem Gebiete liegen, durch die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft in Amsterdam übernommen.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatsbahnen im Monate März.) Im Monate März wurden bei einer Bahnlänge von 1826·11 (1759·99) km 2,321.697 (2,289.912) Personen und 716.983 (706.591) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,235.000 (1,235.625), aus dem Güterverkehre Mk. 2,757.000 (2,679.112), aus sonstigen Quellen Mk. 838.000 (968 621), zusammen Mk. 4,830.000 (4,883.358). Vom 1. April 1899 bis letzten März 1900 beträgt die Einnahme Mk. 54,638.500, somit gegen das Vorjahr mit Mk. 52,685.933 mehr Mk. 1,952.567.

Schiffahrt.

Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen. (Elfte Plenarsitzung.) Die Sitzung fand am 11. Juni unter dem Vorsitze des Statthalters Carl Grafen Coudenhove und unter Theilnahme sämmtlicher Mitglieder und landwirthschaftlicher Sachverständigen statt. Nach Entgegennahme der präsidiellen Mittheilungen bil leten die Schäden der drei Hochwässer im Anfange des Jahres, deren Sanirung und die Vergütung eventueller Schäden an privaten Grundstücken als nachweisbare Folge der Canalisirungsarbeiten entstanden sind. Weiters berieth die Commission die Art und Weise der Einfriedung des Baumgartens, dessen Einfriedungsmauer durch den Schleusencanal der Staustufe I bei Troja durchschnitten wird, sowie eine diesbezügliche Vereinbarung mit der Stadtgemeinde Prag, welche längs des Schleusencanals einen neuen Fahrweg anzulegen beschlossen hat, welchen Beschluss die Stadtgemeindevertretung genehmigt hat. Hierauf kam das Referat des Baudirectors über die Staustufe, welche bei Miřovic erbaut und mit einer staatlichen Strassenbrücke combinirt wurde, zur Besprechung. Die Vorbereitungen des Baues der Staustufe sind so weit gediehen, dass nach Verlauf weniger Wochen die Inangriffnahme derselben mit Sicherheit zu gewärtigen ist. Ein wichtiger Berathungsgegenstand der Commission bildete ferners die Errichtung eines Lateralcanals am linken Ufer der Moldau von Vraňan nach Hořín. Anknüpfend daran berieth die Commission über die von der überwiegenden Mehrzahl der interessiten Grundbesitzer an beiden Ufern der Moldau in der erwähnten Strecke gewünschte Errichtung systematischer Schutzdämme an den beiden Ufern und über die eventuelle Mitwirkung bei der Ausgestaltung dieser Teiche. In den von der Commission gefassten Beschlüssen tritt die volle Bereitwilligkeit hervor, den landwirthschaftlichen Interessen jede mögliche Unterstützung angedeihen zu lassen, insoweit dies im Rahmen der statutenmässigen Wirksamkeit und ohne übermässige Inanspruchnahme der für die Canalisirung der Moldau und Elbe seitens des Staates und des Landes bewilligten Mittel thunlich ist. Es wird ein Project für die systematischen Schutzdämme der Statthalterei von der zuständigen Wasserrechtsbehörde behufs Einleitung der nach dem Wasserrechtsgesetze normirten Vorverhandlungen vorgelegt werden. Die wasserrechtliche Verhandlung, insbesondere die Stellungnahme der landwirthschaftlichen Interessenten wird darüber entscheidend sein, ob die Moldau- und Elbefluss-Canalisirungs-Commission bezüglich der Errichtung systematischer Schutzdämme förderlich eingreifen kann oder nicht. Nach der Beendigung der Berathung nahm die Commission noch die Berichte über die Geldgebahrung und die Betheiligung am internationalen Schiffahrtscongresse in Paris entgegen und beschäftigte sich noch mit der Durchschiffung von Prag und der Ausrüstung des Holleschowitzer Hafens und wurde nach Erledigung einzelner freier Anträge die um 9 Uhr begonnene Sitzung um 1 U. 30 M. geschlossen.

Wiener Donaucanal. (Kundmachung, betreffend die Regelung des Schiffahrtsverkehres im Wiener Donaucanale nächst Nussdorf.) Mit Kundmachung vom 4. Juni 1900, Z. 46.664, der niederösterreichischen Statthalterei wurde der Punkt 3 der von der genannten k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit der k. k. niederösterreichischen Finanz-Landesdirection erlassenen Verordnung vom 6. April 1900, Z. 29.384 (siehe Verordnungs-Blatt Nr. 46 ex 1900), betreffend die Regelung des Schiffahrtsverkehres im Wiener Donaucanale nächst Nussdorf, wie folgt abgeändert:

„Zu diesem Zwecke werden alle getauchten Ruderschiffe (mit Ausnahme der Marktzillen) und alle Flösse, welche in der Thalfahrt in den Wiener Donaucanal einfahren wollen, bis auf Weiteres und nur während der Dauer der Bauausführungen im Donaucanale an dem Kuchelauer Leitwerke von einem durch die Donau-Regulirungs-Commission beigestellten Propeller an der durch eine roth-weisse Fahne jeweilig gekennzeichneten Stelle unentgeltlich aufgefangen und sofort zur Schleuse lavirt werden.

Ausserdem wird an dem Kuchelauer Leitwerke eine Ankerwache aufgestellt, welche von der Donau-Regulirungs-Commission mit Auffangseilen ausgerüstet wird, um in dem Falle, als der Propeller beschäftigt sein sollte, das Auffangen eines der etwa inzwischen anlangenden Fahrzeuge zu besorgen."

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2648 Tonnen Gehalt ist am 23. Jänner mit 12 Passagieren und 2542 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2017 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 10 Colli Spiritus; nach Suez 1 Collo Spiritus; nach Aden 8 Colli Glasperlen, 100 Colli Zucker; nach Hodeidah 1 Collo Schuhwaaren; nach Karachi 1 Collo Knöpfe, 33 Colli Papier, 14 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Garn, 4 Colli Lampen, 3 Colli Manufacturwaaren, 164 Colli Metallwaaren, 12 Colli Glasperlen, 5 Colli Seife, 20 Colli Glaswaaren, 8 Colli Zündhölzchen, 200 Colli Zucker; nach Bombay 7 Colli Muster; nach Madras 1 Collo Kurzwaaren, 9 Colli Glasperlen, 13 Colli Glaswaaren; nach Colombo 2 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 5 Colli Glasperlen; nach Penang 2 Colli Knöpfe, 7 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 2 Colli Möbel, 11 Colli Schuhwaaren, 99 Colli Papier, 50 Colli Garn, 5 Colli Holzwaaren, 1 Collo Glasperlen, 42 Colli Wein, 6 Colli Esswaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 41 Colli Metallwaaren, 9 Colli parfumirte Seife, 1 Collo Seife, 700 Colli Zucker; nach Singapore 7 Colli Knöpfe, 8 Colli Kurzwaaren, 45 Colli Garn, 53 Colli Möbel, 3 Colli Glaswaaren, 236 Colli Papier, 3 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Knöpfe, 2 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Uhren, 90 Colli Schwefel, 280 Colli Cement, 75 Colli Mehl, 21 Colli Schrott, 2 Colli Glasperlen, 100 Colli Zucker, 8 Colli Glasperlen; nach Batavia 15 Colli Bier, 15 Colli Papier; nach Soerabaya 92 Colli Papier, 10 Colli Holzwaaren; nach Cheribon 11 Colli Papier, 7 Colli Metallwaaren; nach Samarang 133 Colli Papier, 1 Collo Baumwollwaaren, 1 Collo Möbel; nach Maccassar 1 Collo Muster; nach Banda 6 Colli Mehl; nach Tunale 15 Colli Mehl; nach Padang 4 Colli Metallwaaren, 5 Colli Porzellan; nach Bangkok 20 Colli Bier, 12 Colli Papier, 20 Colli Garn, 1 Collo Holzwaaren; nach Hongkong 3 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen, 50 Colli Seife, 1 Collo Glaswaaren, 33 Colli Wein, 600 Colli Zündhölzchen, 1150 Colli Zucker; nach Manila 55 Colli Bier; nach Hongkong opt. Shanghai 300 Colli Zündhölzchen; nach Shanghai 2 Colli Muster; nach Yokohama 137 Colli Papier, 48 Colli Manufacturwaaren, 150 Colli Metallwaaren, 200 Colli Gerste, 9000 Colli Zucker; nach Yokohama opt. Kobe 68 Colli Papier, 1000 Colli Zucker und nach Kobe 193 Colli Papier und 20.100 Colli Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug fl. 488.499 österr. Währung.

Verschiedene Mittheilungen.

Grundbuchseinlagen für Eisenbahngrundstücke. Dem k. k. Justizministerium ist hinsichtlich der grundbücherlichen Behandlung der zu Zwecken des Eisenbahnbetriebes bestimmten Grundstücke (Eisenbahngrundstücke) berichtet worden, dass manche Grundbuchsgerichte vor dem Zustandekommen der definitiven Eisenbahnbucheinlage auf Ansuchen der Bahnunternehmung die betreffenden Grundstücke in ihren bisherigen Grundbuchseinlagen abschreiben und für sie neue Grundbuchseinlagen eröffnen, in denen das Eigenthumsrecht der Eisenbahnunternehmung zur Eintragung gelangt. Wenn in der Folge die Amtshandlungen wegen Anfnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch durchzuführen sind, glauben die Gerichte, wofern die eröffneten Grundbuchseinlagen keine Belastung aufweisen, von der Einleitung des im Gesetze vom 19. Mai 1874 behufs Ermittlung der Eisenbahngrundstücke vorgeschriebenen Edictalverfahrens (§ 22) Umgang nehmen zu können, indem sie sich auf die Löschung der betreffenden Grundbuchseinlagen und auf die Vorlage der Acten an das Eisenbahnbuchgericht beschränken.

Das in den gedachten Fällen zur Prüfung der Operate über die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke und zur Führung des Eisenbahnbuches berufene Landesgericht hat diesen Vorgang als dem Gesetze nicht entsprechend beanständet und die Durchführung des gesetzmässigen Verfahrens verfügt.

Das k. k. Justizministerium hat mit Erlass vom 9. Juni die Anschauung des Landesgerichtes in beiden Richtungen gebilligt. Die Erwägungen, von welchen es sich hiebei leiten liess, werden in der letzten Nummer des Verordnungs-Blattes des genannten Ministerums veröffentlicht.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Generalversammlung.) Am 28. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathes Nemus Rudolf Bode und im Beiseiu des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters Josef Freiherrn von Beess-Chrostin die diesjährige (1.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien statt. Bei derselben waren 93.280 Actien mit 9322 Stimmen vertreten. Nach dem Geschäftsberichte wurden fl. 6,46[illegible].355 aus der Personenbeförderung vereinnahmt und fl. 5,679.012 verausgabt. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss dieselbe, aus dem Ueberschusse per fl. 1,209.361 eine Dividende von $7^1/_2$ pCt. an die Actien lit. A zu vertheilen, fl. 9574 dem Reservefonds, fl. 19.148 dem Verwaltungsrathe, fl. 9574 den Beamten zuzuweisen, sodann unter Inanspruchnahme eines Betrages von fl. 418.228 aus dem Specialreservefonds eine fünfpercentige Dividende an die Actien lit. B zu vertheilen. Die Höhe der Tantième des Verwaltungsrathes für das laufende Geschäftsjahr wird mit 10 pCt. festgesetzt. Mit der Wahl des Rechnungsausschusses schloss die Generalversammlung.

[E.-M.-Z. 25.410.]

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. (Generalversammlung.) Am 5. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Alois Wolf und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Regierungsrathes Dr. Julius Schlag die diesjährige 11. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Neuhaus-Neubistritz statt. Bei derselben waren zwölf Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1812 Actien mit 362 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Gesammteinnahmen auf fl. 31.420 (gegen fl. 33.047), die Ausgaben auf fl. 43.119 (fl. 50.050), der Betriebsabgang auf fl. 11.700 (fl. 17.003). Abzüglich der Activzinsen per fl. 3282 war sohin ein Jahresabgang von fl. 8418, sowie das Erforderniss des Hypothekardarlehens und die Kosten der societären Gebahrung per fl. 45.186, zusammen sohin ein Betrag von fl. 53.604 (fl. 54.530) aus der Staatsgarantie (127·18 pCt. gegen 141·79 pCt.) zu bedecken. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Alois Poetsch, Fabrikant in Neubistritz, Franz Poetsch, Kaufmann daselbst, David Wurmfeld aus Firma Josef Wurmfeld und Söhne in Neubistritz wurden in den Verwaltungsrath wieder- und Emanuel Weissenstein, Director der Ersten österr. Jute-Spinnerei und Weberei in Wien, neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

[E.-M.-Z. 23 840.]

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. (Generalversammlung.) Am 7. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Markgrafen Alexander Pallavicini und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Dr. Robert Sturm die diesjährige IV. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz statt. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 220 Actien mit 22 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Betriebseinnahmen auf fl. 55.281 (fl. 54.885), die Betriebsausgaben auf fl. 33.705 (fl. 36.552), der Betriebsnettoertrag auf fl. 21.576 (fl. 18.333). Die Fructificationszinsen ergaben fl. 2383. Nachdem der Prioritätendienst fl. 24.147, die gesellschaftlichen Verwaltungskosten fl. 1195 erforderten, ergab sich ein Abgang von fl. 1383 (gegen fl. 4632), der durch die Staatsgarantie zu bedecken war (5·73 pCt. gegen 19·17 pCt.). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurden Markgraf Alexander Pallavicini und Josef Augusta zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 22.991.]

Localbahn Mauthausen-Grein. (Generalversammlung.) Am 28. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Leopold Heindl und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs im k. k. Eisenbahnministerium Dr. Hans Gaber die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mauthausen-Grein statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 805 Actien mit 161 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich in der Betriebsperiode des ersten Geschäftsjahres (4. Juli 1898 bis 31. December 1899) die gesammten Einnahmen auf Gulden 77.212 $22^1/_2$, die gesammten Betriebsauslagen auf fl. 67.866·71. Es erübrigte sohin ein Betriebsnettoertrag per fl. 9345·$51^1/_2$, welchem noch die Fructificationszinsen der gesellschaftlichen Guthaben per Gulden 6679·29 zuzurechnen waren, so dass ein verfügbarer Jahresertrag von fl. 16.024 $80^1/_2$ resultirte. Das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung und die Dotation des Tilgungsfonds der Prioritätsobligationen, sowie für die gesellschaftlichen Verwaltungsauslagen belief sich auf fl. 77.562, so dass sich aus dem Titel der Staatsgarantie ein Erforderniss von fl. 61.537·$19^1/_2$ (82·76 pCt. des garantirten jährlichen Reinerträgnisses) ergab. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss einstimmig und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium per acclamationem. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Carl Berger, Carl Christ, Leopold Heindl, Dr. Alfred Heinzel, Otto Huber und Dr. Siegfried Werner wurden gleichfalls per acclamationem wiedergewählt. In der nachfolgenden Sitzung des Verwaltungsrathes constituirte sich derselbe und wurden Leopold Heindl und Carl Berger neuerlich zum Präsidenten, respective Vicepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 26 398.]

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Constituirung der Verwaltung.) In der am 19. Mai stattgehabten Verwaltungsrathssitzung wurden Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Victorin Steiger und Dr. Ladislaus Ritter von Kraiński neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten obiger Gesellschaft gewählt und der Erstgenannte wie bisher mit der Besorgung jener Geschäfte für die Gesellschaft betraut, welche durch Organe der Staatsverwaltung nicht besorgt werden. [E.-M.-Z. 27.439.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 2. Juni bei der Firma:

„Eisenbahn Marienbad-Karlsbad"

Dr. August Herzig als Verwaltungsrath gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CV. Stückes.) Das am 19. Juni herausgegebene CV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4927: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 16. Juni 1900, Z. 55.882, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Schwaz und Bregenz in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 4928: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 16. Juni 1900, Z. 7674, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Gurkfeld in Krain.

Nr. 4929: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 15. Juni 1900, Z. 106.019, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der sächsischen Grenzgemeinde Erlbach.

— (Inhalt des CVI. Stückes.) Das am 20. Juni herausgegebene CVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4930: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. Juni 1900, Z. 21.574, betreffend die veterinärpolizeilichen Verfügungen gegen die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Oesterreich.

— (Inhalt des CVII. Stückes.) Das am 22. Juni herausgegebene CVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4931: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 9. Juni 1900, Z. 38.980, betreffend die Bestimmung der Station Novoselec-Križ der kgl. Ungar. Staatsbahnen als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 4932: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 12. Juni 1900, Z. 87.026/1, betreffend die Sperre des Stadt- und Landbezirkes Dolnja-Tuzla gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 4933: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 21. Juni 1900, Z. 13.458, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Bregenz und Schwaz in Tirol und Vorarlberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande, Verkehr mit Oesterreich, Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, und in dem hiezugehörigen Tarifnachtrage Nr. 1 im Ausnahmetarife Nr. 16 für die Beförderung getrockneter Malztrebern etc. etc. enthaltenen Frachtsätze treten sofort ausser Kraft. An deren Stelle finden die Frachtsätze des Specialtarifes III Anwendung.

Wien, am 22. Juni 1900. [628]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. Juli 1900 gelangen im obigen Verkehre directe Fahrkarten für Schnellzüge zwischen Marienbad einerseits und Crimitschau, Altenburg, Leipzig Bayer. Bhf., Zwickau, Glauchau, Chemnitz, Freiberg, Dresden Hauptbhf. und Dresden Wettinerstrasse andererseits über Eger, ferner directe Personenzugsfahrkarten für einfache Fahrt, sowie Rückfahrkarten zwischen Karlsbad C.-B. einerseits und Einsiedl andererseits über Johanngeorgenstadt zur Einführung.

Wien, am 16. Juni 1900. [629]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostende-Expresszug-Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifes der Zuschlagsgebühren.

Mit 1. Juli 1900 gelangt ein neuer Tarif für die bei Benützung der Ostende-Expresszüge: Ostende—Wien, Ostende—Karlsbad, Ostende—Constantza und Constantinopel von der Schlafwagen-Gesellschaft zu erhebenden Zuschlagsgebühren zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich erhältlich.

Wien, am 16. Juni 1900. [630]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Grulich-Stadt für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Station Grulich-Stadt der Localbahn Mähr.-Schildberg—Grulich wird am 1. Juli 1900 für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet.

Olmütz, im Juni 1900. [631]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in Bielitz.

Die im Juni 1900 kundgemachte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für in Bielitz ankommende, im Freien abzulagernde Frachtgüter auf zwei Tage wurde mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Juni 1900, Z. 28.794/16, genehmigt.

Wien, im Juni 1900. [632]

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrkarten und Gepäckstaxen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1900 gelangen directe Fahrkarten und Gepäcksätze für nachstehende Relationen zur Einführung:

Gossensass—Berlin.
„ —Dresden.
„ —Leipzig (Bayer. Bhf.).
„ —Frankfurt a. M.
„ —Köln.
„ —Mainz.
„ —Stuttgart.

Wien, am 19. Juni 1900. [633]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Ziegeln von Inzersdorf nach Südbahnstationen.

Mit Ende August 1900 tritt der Ausnahmetarif für die Beförderung von Ziegeln, als: Bau-, Dach- und sonstige Ziegel, in Wagenladungen von Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik), giltig ab 15. October 1890 bis auf Widerruf, ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 22. Juni 1900. [634]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Ausflugskarten im directen Verkehre Wien E.W.A. und Hochschneeberg.

Die Giltigkeitsdauer der im Verkehre zwischen Wien E.W.A. und Hochschneeberg eingeführten Ausflugskarten wird hiemit von einem auf sechs Tage ausgedehnt.

Diese Karten können jedoch sowohl bei der Hin- als auch bei der Rückfahrt nur an einem Werktage benützt werden. Dazwischen liegende Sonn- und gesetzliche Feiertage werden in die Giltigkeitsdauer eingerechnet.

Bei einem mehrtägigen Aufenthalt im Eisenbahnhotel Hochschneeberg können auf Grund der Ausflugskarten Speisecoupons zu ermässigten Preisen bezogen werden.

Wien, am 25. Juni 1900. [635]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Hintanhaltung von Reclamationen im Güterverkehre.) Um dem mit der Berechnung der Frachtgebühren betrauten Personale die Erfüllung der Aufgabe zu erleichtern, als auch im Interesse des verfrachtenden Publicums hat die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen ein Hilfsbuch, „Tarifwegweiser", ausarbeiten lassen, mit dessen Hilfe es selbst Neulingen auf dem Gebiete der Frachtgebührenberechnungen möglich ist, in aller kürzester Zeit festzustellen, ob für einen gewissen zur Verfrachtung gelangenden Artikel ein directer Tarifsatz zwischen der Versandt- und Bestimmungsstation besteht, und wenn kein derartiger Tarif besteht, in welcher Weise die Verrechnung zu erfolgen hat. Unter Einem wurde angeordnet, 1. dass in dem Falle, als der Frachtaufgeber die Anwendung eines in Geltung stehenden Tarifes oder Tarifsatzes, insofern derselbe im Allgemeinen auf die zur Aufgabe gelangte Sendung anwendbar ist, auf dem Frachtbriefe vorgeschrieben hat, diese Kartirungsvorschrift unbedingt in Rücksicht zu nehmen ist. 2. Wenn keine Kartirungsvorschrift erfolgte, so hat die Abfertigung des Gutes auf Grund des zwischen Versandt- und Bestimmungsstation bestehenden directen Tarifes zu erfolgen, welcher Vorgang für die Partei im Allgemeinen der vortheilhafteste ist. Wenn jedoch im Wege der Umkartirung der directe Tarifsatz unterboten wird, so ist es Sache des Aufgebers, die ihm vortheilhaftere Umkartirung auf dem Frachtbriefe vorzuschreiben. 3. Wenn zwischen Versandt- und Bestimmungsstation kein directer Tarif besteht, so hat die Kartirung auf die nächste Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu erfolgen, welche für den versendeten Artikel als Verbandsstation gilt. Verfügt diese nächstgelegene Station über einen directen Tarif bis zur Bestimmungsstation, so hat die Verrechnung auf Grund dieses directen Tarifes zu erfolgen; wenn jedoch auch diese keinen directen Tarifsatz hat, so erfolgt die Kartirung bis zu jener auf dem Wege zur Bestimmungsstation gelegenen Station, für welche ein directer Tarifsatz besteht. In den weiteren Vorschriften werden dem mit der Abfertigung der Frachten betrauten Beamtenpersonale alle jene Wege angegeben, welche Vortheile für die Verfrächter bieten, und wird dasselbe zur Anwendung dieser Vortheile angewiesen.

— (Hintanhaltung von Verzögerungen bei Ausfolgung von Sendungen lebenden Schlachtviehes.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat die Stations- und Frachtenmagazinsvorstände streng beauftragt, in jedem einzelnen Falle bei Aufgabe von Thiersendungen die genaue Uebereinstimmung der verladenen Stückzahl mit der in den Frachtbriefen und Viehpässen ersichtlich gemachten zu constatiren. Es sollen hiedurch die zahlreichen Reclamationen seitens der Verfrächter einerseits vermieden, andererseits die Eliminirung der als Schadenersatz aufgelaufenen Kosten erreicht werden. Veranlassung zu Klagen seitens der Thierverfrächter gibt, dass die zur Ausladung auf der Bestimmungsstation gelangenden Thiere, namentlich Kälber, der Stückzahl nach nicht in Uebereinstimmung sind mit der in den Frachtbriefen und Viehpässen ersichtlich gemachten Stückzahl, welcher Umstand auf dem Budapester Viehmarktplatze zur Folge hat, dass derartige mangelhaft anlangende Viehsendungen bis zur Ermittlung der Ursachen der constatirten Abgänge seitens des dortigen Thierarznei-Institutes unter Contumaz gestellt werden und den Adressaten die Herausgabe der Sendungen verweigert wird, was für diese mit Kosten und Zeitverlust verbunden ist.

— (Ermässigter Tarif für Schwefelstaub als Schutzmittel gegen Rebenkrankheiten.) Nachdem festgestellt wurde, dass Schwefelstaub gegen die in Weingärten aufgetauchte neuere Rebenkrankheit Oidium ein gutes Schutzmittel ist, haben die Ungar. Staatsbahnen, um den directen Bezug dieses Artikels in beliebigen Mengen auch den kleineren Weingartenbesitzern zu erleichtern, rücksichtlich ihrer Linien bei Aufgabe als Stückgut die Frachtsätze der Wagenladungsclasse A gewährt. Die Sendungen müssen nachweisbar zum Schutze gegen die erwähnte Krankheit dienen und ist die Inanspruchnahme der Begünstigung aus diesem Grunde an die Beibringung einer Legitimation gebunden.

Ausland.

Deutsche Eisenbahnen. (Ständige Eisenbahn-Tarif-Commission.) Die am 7. und 8. Juni 1900 in Hohenschwangau unter dem Vorsitze des Präsidenten der Eisenbahn-Direction Berlin, Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rath Kranold abgehaltene Sitzung der Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten gelangte zu folgenden Beschlüssen:

1. § 35, Abs. 1, der Allgemeinen Tarifvorschriften (Privatkesselwagen) erhält folgenden Zusatz: „Ist indessen das Eigengewicht des verwendeten Wagens höher als das hienach frachtpflichtige Gewicht, so ist ein Drittel des überschiessenden Gewichtes dem frachtpflichtigen Gewichte des Gutes zuzuschlagen."

2. Der § 10 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Zusammenladen verschiedenartiger Güter) wird wie folgt gefasst: „Wagenladungen können aus verschiedenartigen Gütern, auch verschiedener Hauptclassen, gebildet werden, soweit nicht Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung entgegenstehen (vergl. § 52, 7 der Eisenbahnverkehrsordnung)." Die Eingangsworte des § 11 werden geändert in: „Wenn aus ungleich tarifirten Gütern eine Wagenladung gebildet wird, so wird u. s. w."

3. Ziffer (2) 2 des § 40 der Allgemeinen Tarifvorschriften (lebende Fische) wird wie folgt ergänzt: „Der Raumgehalt . . . . . betragen; die Gefässe müssen mit umlegbaren Handhaben, und zwar Gefässe mit mehr als 250 Liter Inhalt mit vier umlegbaren Handhaben oder mit zwei umlegbaren Handhaben von solcher Weite, dass das Angreifen von vier Personen ermöglicht wird, versehen sein."

4. Im Absatz 3 des § 13 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Thiertarifes (Bescheinigungen bei Zuchtviehsendungen) sind in der zweiten Zeile hinter „Bescheinigung" die Worte: „einer Landwirthschaftskammer" einzufügen.

5. Im Nebengebührentarife (Abschnitt c) des Thiertarifes, Theil I, wird bei Ziffer 1 (Desinfectionsgebühren) hinter der Gebührenbemessung für einen mehrbödigen Wagen als dritte Position eingeschaltet: „für 1 Geflügelspecialwagen mit fester Einrichtung, das ist Käfigen und Futtertrögen . . . . . Mk. 8" Beschluss wird für dringlich erklärt.

6. Specialtarif I erhält folgende neue Position: „Kohlenwasserstoffe, leichte, folgende: 1. Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohes Petroleumnaphtha); 2. leichte Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol u. s. w.), welche bei 20° C. ein specifisches Gewicht von mindestens 0·850 aber weniger als 0·950 haben; 3. Kohlenwasserstoffe (Karbüre, Hydrokarbüre) von der Oelgasfabrikation."

Gleichzeitig wurde beschlossen, unter der Position „Steinkohlentheeröle" des Specialtarifes III statt „14° R." „20° C." zu setzen.

7. Calciumcarbid wird in den Specialtarif I und in das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter verwiesen.

8. Gerstenschalen werden in den Specialtarif III unter die Position „Spreu u. s. w." aufgenommen.

9. Hochöfen-Flugstaub: 1. im Specialtarif II, Position „Zinkstaub u. s. w." hinter „zinkischer Flugstaub" wird zugesetzt: „der Zinkhütten"; 2. im Specialtarife III wird als neue Position aufgenommen: „Flugstaub der Eisenhochöfen".

10. Klauen und Hufe: 1. die Position „Klauen und Hufe, entfettete" des Specialtarifes III wird geändert in: „Klauen, Hufe, auch entfettete, und deren Abfälle"; 2. a) die Position „Klauen und Hufe" des Specialtarifes II wird gestrichen; b) in der Position „Abfälle von Horn u. s. w." des Specialtarifes III sind die Worte „Abfälle von Klauen und Hufen" und die Anmerkung gestrichen.

11. Accumulatoren: 1. unter Ablehnung des Antrages auf Versetzung der neuen Accumulatoren in den Specialtarif I wird in der Position „Blei" des Specialtarifes I hinter den Worten „alte Bleikugeln" eingeschaltet: „alte unbrauchbare Accumulatoren"; 2. declaratorisch wird beschlossen, dass Accumulatoren unter die Position 13 c des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter fallen, und das in der Position befindliche Verzeichniss von Beispielen ordinärer Metallwaaren durch Einschaltung von „Accumulatoren" ergänzt.

12. Lampentheile. Declaratorisch wird beschlossen, dass unter Ziffer 13 c des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter nur solche Lampentheile fallen, die aus den unter b) genannten Metallen und deren Mischungen hergestellt sind oder deren Hauptbestandtheile aus den angegebenen Metallen und Mischungen bestehen.

Abgelehnt wurden die Anträge:

13. Margarine in den Eilgut-Specialtarif aufzunehmen;

14. Holzstoffgefässe nach Specialtarif I und dem Specialtarif für bestimmte Stückgüter zu verweisen;

15. „Rohen Russ zur Fabrikation von Beleuchtungskohlen" nach Specialtarif II zu versetzen;

16. Kaliphosphat unter die Düngemittel des Specialtarifes III zu verweisen und

17. eine beantragte Abänderung der Ziffer 5 des Eilgut-Specialtarifes „Muschel- und Schalthiere" u. s. w.

Vertagt werden die Anträge über:
18. Watte;
19. Brennstoffsparer. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Elbe-Trave-Canal. (Tarif für die Schiffahrts- und Flössereiabgaben auf dem Elbe-Trave-Canal.)

§ 1.

Es ist zu zahlen bei jedesmaliger Durchfahrung der Hebestellen zu Lauenburg a. d. E. und Büssau:

A. Von Schiffen für je 5 t Tragfähigkeit
1. beladen mit Gütern der Classe I . . . . . 40 Pfg.
2. beladen mit Gütern der Classe II . . . . . 20 „
3. leer . . . . . 1 „

B. Von Flössen für je 9 m² der Oberfläche mit Einschluss des Flottwerkes und des Wasserraumes, bestehend
1. ganz oder theilweise aus vierkantig beschlagenen Hölzern (Quadratholz) oder Balken . . . . . 16 Pfg.
2. aus anderen Hölzern . . . . . 13 „

§ 2.

Die Classe I umfasst diejenigen Güter, welche nicht der Güterclasse II zugewiesen sind.

Zur Güterclasse II gehören: Asche, Baumrinde, Behälter, leere — insbesondere Fässer, gebrauchte Glasballons in Körben, Kisten, Kohlensäureflaschen, Körbe, Säcke — Brennmaterialien, Buhnenpfähle, Dachschieferplatten, Dreinröhren, Düngemittel aller Art — insbesondere Abgänge aus Zuckersiedereien, Gips, Kalk, Mergel, Mist, Thomasschlacke — Eisen, nämlich Roh- und Bruch-eisen, Eisenschlacken, Erde, einschliesslich Lehm, Porzellauerde und Sand, Faschinen, Fourage, rauhe, Glasbrocken, Holz — nämlich Brennholz und Schalbretter bis 1 m Länge, Holzborke, Holzstoff zur Papierfabrikation — Kalk, gemahlen, Knochen zur Düngerfabrikation, Kohlen — Braun-, Holz- und Steinkohlen, Kokes — Korbmacherruthen, Lehm, Lohe, Mehl aus Chamottesteinen oder Kapselscherben, Gips- und Ziegelmehl, Rohr, roher Salpeter, Salz, einschliesslich der Kali- und Abraumsalze und des Glaubersalzes, Schilf, Schwefelkies, Seegras, Soda, Spath, einschliesslich des pulverisirten Fett- und Schwerspaths, Steine — nämlich Bau-, Granit-, Gips-, Kalk-, Mühlen-, Pflaster-, Cementsteine, gemahlene Feuersteine und roh zugerichtete Werkstücke — Thon, Torf, Trass, Cement, Ziegel.

§ 3.

1. Für Mischladungen aus beiden Güterclassen werden die Abgaben nach dem Satze der I. Classe berechnet.

2. Personendampfer werden immer, auch wenn sie leer sind, nach dem Satze der Güterclasse I zu den Abgaben herangezogen.

3. Beladene Schiffe und Flösse zahlen bei jedesmaliger Durchfahrung einer Hebestelle eine Mindestabgabe von Mark 3·—, leere eine solche von Mark 1·—.

§ 4.

1. Schiffe, auf denen sich ausser ihrem Zubehör, den Mundvorräthen für die Bemannung und den zur Verladung unentbehrlichen Brettern und Ständern, Güter im Gesammtgewichte von nicht mehr als 300 kg befinden, gelten als leer im Sinne des § 1, A 3.

2. Ebenso bezahlen Schiffsgefässe, welche nur zum Leichter dienen, das heisst innerhalb des Canals zur Ueberladung von Gütern aus anderen Fahrzeugen benützt werden, bei der Beförderung des Leichtergutes den Satz für leere Schiffe.

§ 5.

1. Flösse, welche mit Gütern der I. Classe im Gewichte von mehr als 300 kg beladen sind, haben ausser der in § 1, B 1 und 2, bestimmten Abgabe noch eine weitere Gebühr von 50 Pfg. an jeder Hebestelle zu entrichten.

2. Bei Bestimmung dieses Gewichtes werden die zum Flosse gehörigen Ausrüstungsgegenstände und die Mundvorräthe der Bemannung nicht mitgerechnet.

3. Ausnahmsweise darf Stab- und Felgenholz auch in Mengen über 300 kg von Flössen abgabenfrei mitgeführt werden.

4. Bei den aus mehreren Plätzen bestehenden Flössen wird jeder beladene Platz als Floss im Sinne dieses Paragraphen behandelt.

§ 6.

Schiffe, welche nicht durch die vom lübeckischen Staate geschaffenen oder zugelassenen Schleppeinrichtungen fortbewegt werden, haben für jede Verschleusung Mk. 2·— zu entrichten.

§ 7.

Abgabenfrei sind:

1. Schiffe und Flösse, welche dem Reiche, dem Könige von Preussen, dem preussischen oder dem lübeckischen Staate gehören oder für deren ausschliessliche Rechnung Güter befördern, auf Vorzeigung von Freipässen.

2. Fischerkähne, Fischerdröbel, Gondeln, Anhänge, Handkähne und ähnliche kleine Fahrzeuge, welche ihrer Bauart nach zur Frachtbeförderung nicht bestimmt sind, sofern sie keinen besonderen Schleusenaufzug erfordern und sofern dies bei der zuerst berührten Schleuse für die ganze Fahrt angemeldet wird.

3. Die im Schleppbetriebe von der Canalverwaltung zugelassenen Schlepper, wenn sie lediglich zur Beförderung anderer Transportmittel verwendet werden.

§ 8.

1. Angefangene Tarifeinheiten — 5 t Tragfähigkeit und 9 m² Flossfläche — werden als voll gerechnet.

2. Die von einem Schiffe oder Flosse zu zahlenden Abgaben werden auf volle 10 Pfg. nach oben abgerundet.

3. Die tarifmässigen Abgaben für die zu durchfahrende Strecke werden im Voraus entrichtet.

— (Tarif für das Ufergeld, welches als Entgelt für die Benützung der zwischen der Geniner Brücke und der Laueuburger Schleuse gelegenen Anlegestellen am Elbe-Trave-Canal zu entrichten ist.)

§ 1.

Es ist zu zahlen:

A. von anlegenden Schiffen für jede Tonne der ein- oder ausgeladenen Güter
1. wenn diese der Güterclasse I im Sinne des Canaltarifes angehören . . . . . 6 Pfg.
2. desgleichen der Güterclasse II . . . . . 3 „

B. von anlegenden Flössen für jede Quadratmeterfläche einschliesslich des Flottwerkes und des Wasserraumes . . . . . 2 „

§ 2.

Angefangene Erhebungseinheiten — Tonnen und Quadratmeter — sind als voll zu berechnen.

— (Tarif für die Schleppkähne, welche bei Benützung der vom Staate Lübeck betriebenen oder zugelassenen Schleppdampfer auf dem Elbe-Trave-Canal zu entrichten sind.)

§ 1.

Es ist zu zahlen:

I. Für das geschleppte (beladene oder nicht beladene) Schiff:

A. bei ununterbrochener Durchfahrt durch den ganzen Canal
1. von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 50 t und weniger Mk. 15·—;
2. von Schiffen mit grösserer Tragfähigkeit für jede weiteren 25 t Mk. 1·— mehr.

B. Bei Durchfahrt durch einzelne Canalstrecken
1. im Anfang der durchgehenden Schleppzüge für Strecken bis einschliesslich
   a) 5 km . . . . . 3 Zehntel
   b) 10 km . . . . . 4 „
   c) 15 km . . . . . 5 „
   d) 20 km . . . . . 6 „
   e) 30 km . . . . . 7 „
   f) 40 km . . . . . 8 „
   g) 50 km . . . . . 9 „
   h) 60 km . . . . . 10 „

   des nach A berechneten Satzes;
2. mit einem besonders gestellten Schleppdampfer: der nach B 1 berechnete Satz mit dem Zuschlage von einem Drittel.

Ausserdem ist für die besondere Leerfahrt des Dampfers von seiner jeweiligen Liegestelle bis zum Anfangspunkte der Schleppfahrt eine Gebühr zu entrichten, die 30 Pfg. für jedes Kilometer Leerfahrt beträgt.

II. Für die im geschleppten Schiffe beförderte Ladung:

A. bei ununterbrochener Durchfahrt durch den ganzen Canal für je 5 t . . . . . Mk. 1·—

B. bei Durchfahrt durch einzelne Canalstrecken für je 5 t und 5 km
1. im Anfang der durchgehenden Schleppzüge . . . 7·5 Pfg.
2. mit einem besonders gestellten Schleppdampfer . 10 „

§ 2.

Als Durchfahrt durch den ganzen Canal im Sinne der Tarifbestimmungen § 1, I A und II A, gilt die Fahrt zwischen der Liegestelle im Canalhafen zu Lübeck und der Elbe vor der Canalmündung in Lauenburg.

Für Schiffe, welche zwischen zwei Anlegestellen an den Schleppdampfer angehängt werden, wird die Entfernuug von der rückwärts gelegenen nächsten Anlegestelle ab gerechnet; im Uebrigen ist der von der Canalverwaltung aufgestellte Kilometerzeiger für die Berechnung der Entfernung massgebend.

§ 3.

Die regelmässigen Durchgangsschleppzüge müssen stattfinden, wenn an Schlepplohn mindestens Mk. 30·— gezahlt werden.

§ 4.

Angefangene Tarifeinheiten (Tragfähigkeits-, Entfernungs- und Gewichtseinheiten) werden für voll gerechnet und die nach § 1 berechneten Schlepplohnbeträge auf 10 Pfg. nach oben abgerundet.

(Sämmtliche Tarife wurden beschlossen in der Versammlung des Senates Lübeck am 30. Mai 1900 und treten mit der Eröffnung des Elbe-Trave-Canals in Kraft.)

Französisch-Deutscher Gütertarif (über Belgien). (Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. August 1900 werden die Sätze der Station Darmstadt Hauptbahnhof (M.N.B.) für Eilstückgut im Hefte 1 e des Französisch-Deutschen Verbandsgütertarifes (über Belgien) aufgehoben. Ferner wird die Anwendung der Sätze für Stückgut der allgemeinen Stückgutclasse und des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter auf die Fälle des Zusammenladens ungleich tarifirter Güter gemäss I B 12 13 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Berechnung eines Theiles einer Wagenladung nach den Stückgutsätzen) beschränkt.

Nordostdeutsch - Sächsischer Verbandsgütertarif. (Nachtrag 4.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 trat der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält neben bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und -Ergänzungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Kallies—Falkenburg des Directionsbezirkes Bromberg, für die Station Bujaken des Directionsbezirkes Königsberg und für die sächsischen Stationen Bernsbach, Elterlein, Grünhain, Kleinwaltersdorf, Köttwitzsch, sowie anderweite theils ermässigte, theils geringfügig erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl preussischer Stationen. Die Frachterhöhungen gelten erst vom 1. August 1900 ab. Von demselben Tage ab treten im Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) die Frachtsätze für folgende sächsische Versandtstationen Annaberg i. S., Bockau, Bodenbach, Döbeln, Flöha, Freiberg i. S., Meissen-Cölln, Neustadt i. S., Plauen i. V. (ob. Bhf.), Plauen i. V. (unt. Bhf.), Reichenbach i. V., Reichenbach i. V. (ob. Bhf.), Reitzenhain, Tetschen, Wilkau in Ermanglung eines Verkehrsbedürfnisses ausser Kraft.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf trans. (Nachtrag III.) Am 15. Juni 1900 trat zu dem vorbezeichneten Tarife vom 1. März 1897 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der Besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; Aufnahme neuer Stationen in den Tarif; Einführung neuer Ausnahmetarife für Petroleum, Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art und Schafwolle, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifes.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Sächsisch - Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmetarife für Korkstöpsel und Weberdistel.) Am 15. Juli 1900 werden die Ausnahmetarife 8 (Heft 3) und 10 (Heft 4) für die Beförderung von Korkstöpseln und Weberdisteln bei Aufgabe in Ladungen von 5000 kg von Basel (Badische Bahn) und Basel (Reichsbahn) nach Dresden (Altstadt, Friedrichstadt, Neustadt), Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.) und Leipzig-Stötteritz aufgehoben. Von dem genannten Zeitpunkte an sind solche Sendungen auf Grund der Frachtsätze des allgemeinen Tarifes abzufertigen.

— (Nachtrag XIV zu Heft 3.) Am 1. Juni 1900 trat der Nachtrag XIV zum Tarifhefte Nr. 3 in Kraft. Er enthält unter Anderem neue Frachtsätze für die Station Mannheim Industriehafen der Badischen Staatsbahn, Ergänzung bestehender Ausnahmetarife und einen neuen Ausnahmetarif Nr. 25 für die Beförderung der Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten im Verkehre von badischen nach sächsischen Stationen.

Die im Ausnahmetarife Nr. 25 enthaltenen Frachtsätze für Mannheim (Bad. Bahn) sind seit 1. Juni 1900 auch für Mannheim (Directionsbezirk Mainz) im Tarifheft 1 eingeführt.

Abdrücke des Nachtrages XIV sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erlangen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. (Nachtrag I zum Tarifheft II G.) Zum Tarifheft II G (Verkehr der Rhein- und Main-Umschlagsstationen mit den Stationen der ostschweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen) ist mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 der I. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher von den betheiligten Verwaltungen und von dem Gütertarifbureau der grossherzogl. General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen unentgeltlich abgegeben wird, enthält unter Anderem Frachtsätze für die Station Mannheim Industriehafen, sowie für die Station Bäch der Schweizerischen Nordostbahn, ferner Ausnahmefrachtsätze für gewisse amerikanische Hölzer und für Calciumcarbid.

— (Einführung neuer Frachtsätze.) Zum Tarifheft II B (Verkehr Elsass-Lothringen — Ostschweiz) traten mit dem 10. Juni 1900 folgende Frachtsätze in Kraft:

a) Taxe für Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Koksklein (Cinders) in Wagenladungen von 10.000 kg zwischen Ars a. d. M. und Niederweningen in Höhe von 136 Centimes für 100 kg;
b) Taxen für Holz, wie im Theil I, Abth. B, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife, als zum Specialtarif III gehörend, aufgeführt, in Wagenladungen von 10.000 kg zwischen Augst (Bötzbergbahn) und verschiedenen Stationen der Reichsbahn.

Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbureau der grossherzoglichen General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Kilometerentfernungen für die Station Pless.) Für die am 1. Mai eröffnete, zwischen Kellmünz und Fellheim gelegene Station V. Classe „Pless“ betragen die Entfernungen in Kilometern nach und von:

Kellmünz	4	Heimertingen	7
Altenstadt	8	Memmingen	14
Illertissen	15	Woringen	21
Bellenberg	19	Grönenbach	27
Vöhringen	22	Dietmannsried	36
Senden	27	Heising	40
Gerlenhofen	30	Kempten	49
Reutti	34	Buxheim	19
Neuulm	37	München C.B. Pers.-Bhf.	128
Fellheim	4		

Die Entfernungen für die übrigen bayerischen Haupt- und Vicinalbahnstationen werden durch den XXI. Nachtrag zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895, welcher demnächst zur Ausgabe gelangt, veröffentlicht.

Sächsisch - Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Tarife für Baumwollabfälle.) Die im Nachtrag XIV zum Tarifheft 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 25 für die Beförderung von Abfällen von Baumwolle u. s. w. für Mannheim (Bad. Bahn) wurden vom 15. Juni 1900 an auch für die Station Mannheim - Neckarvorstadt (Directionsbezirk Mainz) im Heft 1 angewendet.

Kgl. Eisenbahn - Direction Breslau. (Eröffnung der Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz für den Stückgutverkehr [Gruppentarif II].) Am 15. Juni 1900 wurde die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Localbahn-Actiengesellschaft München. (Tarifnachtrag VI.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1900 ist für den Localverkehr auf den normalspurigen bayerischen Linien:

Sonthofen—Oberstdorf,
Markt Oberdorf—Füssen,
Murnau—Garmisch-Partenkirchen,
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg,
Isarthalbahn (München Is.—Wolfratshausen—Bichl)

zu dem vom 1. October 1897 giltigen Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern der Nachtrag VI erschienen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1648	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Roheisen etc. der Pos. E—7 der Güterclassification	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Zbirow Haltestelle	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	143 Heller		Im Kartirungswege		
1649	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Trinkwasser der Pos. W—6 der Güterclassification in Kisten als Eilgut	Brüsau-Brünnlitz	Prag St.E.G.	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localtarif	7e3 Heller	322 Heller	461 Heller	Im Kartirungswege		
1650	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien	Abtsdorf Böhm.-Trühau Olmütz St E.G. loco und trs. Sichelsdorf	Kolin St.E.G. loco und trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Localgütertarif	Verschieden	Verschieden	25% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localgütertarifes der St.E.G., giltig vom 1. Juli 1898	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Localbahn Chlumetz-Königstadtl als Empfänger erscheinen muss, vorzulegen längstens bis Ende März 1901	Die Transporte müssen für den Bau der Localbahn Chlumetz-Königstadtl bestimmt sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bubna Lihšic	Kolin St.E.G. Ninburg St.E.G.									
1651	**Südbahn-Gesellschaft**		Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I/B	Budapest S.B.	Abbazia-Mattuglie	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 2. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	Anhang zum Localtarife	197	185	12	Im Kartirungswege		
					Dornegg-Feistritz				221	208	13			
					Jurdani				201	192	9			
					Küllenberg				225	215	10			
					Sapiane				213	200	13			
									Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer					

Fortlaufende Nummer	1652	1653
Die Publication erfolgt: von der	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bukowinaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Baureqnisiten
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Mähr.-Ostrau	Im Localverkehre sämmtlicher Bukowinaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Bielitz Bochnia Borki wielkie Brody Buczacz Bursztyn-Dembinów Chabówka Chodorów Czernowitz Czortków Delatyn Dembica Drohobycz Gorlice Gródek Grybów Hadikfalva Hatna Hlinoka Husiatyn Itzkany Iwonicz Jasło Kalusz Kolomea Kopyczyńce Krosno Łańcut Lemberg Lemberg-Podzamcze Luzan Mielec Monasterzyska Nadwórna Neu-Sandec Pontory Przemyśl Rawa ruska Robatyn Rzeszów Sambor Sanok Sedziszów Skole Slotwina Sniatyn-Zalucze Sokal Stanislau Stryj Tarnobrzeg Tarnopol Tarnów Trembowla Volksgarten Zadwórze Zloczów	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Fracbtgut und Fracbtzablung für mindestens das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen bat durcb die Partei zu erfolgen	Aufgabe als Fracbtgut unter Einbaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendnngen müssen zum Baue der Localbabn Kimpolung — Dorna - Watra mit der Abzweignug Pożoritta-Lonisentbal Verwendung finden nnd vou der Baunnternebmung bezogen werden
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Juli bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ost-Nordwest-Oesterreicbischer Eisenbabnverband, Tarif-Tbeil II, Heft I, giltig vom 1. Jänner 1900	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteben keine directen Fracbtsätze	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller 95 67 148 138 159 140 69 133 165 165 156 87 125 95 119 92 175 179 172 173 179 108 98 141 154 170 103 97 124 124 164 92 156 153 90 145 108 116 138 93 119 109 90 135 74 161 127 146 130 98 146 79 170 167 129 135	50 Percent der tarifmässigen Fracbtsätze aus der Gebührenberechnungstabelle des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt D—VI nnd D—XV 5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verscbieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütnngswege
Bezeicbnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lantenden Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen		In diese Publication wurde die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 46 vom 24. April 1900 unter fortl. Post-Nr. 1325 einbezogen und tritt daher diese frühere Publication ausser Kraft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1654	**k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Einrichtungsgegenstände	P r a g St B.	K r a i n b u r g	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendung muss zur Einrichtung eines Schutzhauses in den Karawanken-Alpen nächst Oberseeland bestimmt sein und mit einem an den Slovenischen Alpenverein adressirten Frachtbriefe aufgegeben werden	bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1900	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n 50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Absclmitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabelle unter Wahrung des Minimal-Einhebitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes, welcher bis längstens Ende September 1900 bei jener k. k. Staatsbahndirection zu bewirken ist, in deren Bereiche die Frachtgebühren entrichtet wurden	
1655	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Dombran Karwin Trzynietz	Valka-Pordány	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 10. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Ausnahmetarif, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres, giltig vom 1. September 1897	H e l l e r 130 130 130	124·4 124·4 124·4	5·6 5·6 5·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zustandnisses. Die bezeichneten Fracht-Documente werden nicht zurückgestellt	
1656	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen, roh	Vajda-Hunyad	Leoben S.B. Store Ternitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens. Das Anfladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1900	Localtarife Bestehen keine directen Frachtsätze		237 227 201 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
52	Nr. 14 vom 6. Februar 1900	798	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Kohlen, mineralische	Dombrau, Karwin, Trzynietz	Valka-Pordány	9. Juli 1900	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
100	Nr. 62 vom 31. Mai 1900	1542	K. k. Staatsbahn-Direction Prag		Reexpeditionsbefugniss für Raffinadezucker	Tabor	und Tabor	In der Rubrik 4 hat es statt „Reexpeditionsbefugniss für Raffinadezucker" richtig zu lauten: „Reexpeditionsbefugniss für Raffinadezucker, Erdäpfel-Stärke und Dextrin"	

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Akademiestrasse 5.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Akademiestrasse 3.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. **Wien, 28. Juni 1900.** **XIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Längen der russischen Eisenbahnen im Jahre 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife nnd Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 3. Juli 1900 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Chybi nach Schwarzwasser.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Schwarzwasser die mit dem Erlasse vom 20. Juni 1899, Z. 25.260/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 78 vom 8. Juli 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Chybi der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Schwarzwasser auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 2. Juni 1900.

Z. 25.614/2.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die Bestimmungen der Bauordnung finden auch auf die Demolirung eines Gebäudes Anwendung.

2. Die Verweisung der gegen die projectirte Demolirung eines Gebäudes erhobenen privatrechtlichen Einwendungen der Anrainer auf den Civilrechtsweg vermag den Beginn der im baubehördlichen Instanzenzuge in öffentlicher Beziehung für zulässig und technisch für ausführbar erklärten Demolirung bis zur richterlichen Entscheidung nicht zu hemmen. (Prag mit Vororten.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des Stadtrathes Prag gegen die Entscheidung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen vom 15. Juli 1896, Z. 42.410, wegen Sistirung der Abtragung eines Hauses zu Recht erkannt:

Die Entscheidung wird in dem angefochtenen Theile, mit welchem die Sistirung der Demolirung des Hauses Nr. 269/III in Prag verfügt wurde, als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe.

Mit der angefochtenen Entscheidung hat der Landesausschuss unter Zurückweisung der von den Eigenthümern des Hauses Nr. 268/III in Prag dagegen erhobenen Beschwerde, dass die vom Stadtrathe in Prag projectirte Demolirung der Häuser Nr. 269, 270 und 268/III in Prag von den Baubehörden in erster und zweiter Instanz als in öffentlicher Beziehung zulässig zur Kenntniss genommen und, unter Verweisung der privatrechtlichen Einwendungen der Anrainer auf den Civilrechtsweg, für technisch ausführbar erklärt wurde, verfügt, dass der Prager Stadtrath vor der richterlichen Entscheidung mit der Demolirung des Hauses Nr. 269/III nicht beginnen dürfe und die eventuell begonnene Demolirung einzustellen sei.

In der gegen die letzterwähnte Verfügung des Landesausschusses eingebrachten Beschwerde des genannten Stadtrathes wird geltend gemacht, dass den Baubehörden überhaupt, also auch dem Landesausschusse jede Competenz zur Erlassung einer solchen Verfügung abgehe, da die Demolirung eines Gebäudes nicht unter die Bestimmungen der Bauordnung falle und einen Act der freien Privatdisposition des Eigenthümers bilde, dass übrigens auch dann, wenn thatsächlich die Bestimmungen der Bauordnung Anwendung zu finden hätten, gleichwohl die getroffene Verfügung eine incompetente wäre, weil über die Frage, ob mit der Bauführung — hier der Demolirung — begonnen werden dürfe oder nicht,

lediglich dem Civilrichter die Entscheidung zustehe, die Baubehörden aber sich auf den Ausspruch über die vom Standpunkte der öffentlichen Rücksichten zu prüfende Zulässigkeit und die technische Ausführbarkeit der Bauführung zu beschränken haben.

Diese Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof für begründet erachtet. Denn der Prager Stadtrath selbst hat dadurch, dass er mit der an den Magistrat gerichteten Zuschrift vom 13. März 1896, Z. 38.638, anlässlich der geplanten Demolirung unter Ausschluss zweier Parien des Planes der zu demolirenden Häuser um die Einleitung des „vorgeschriebenen commissionellen Verfahrens" und Zuziehung der Interessenten ansuchte, anerkannt, dass auch bei der in Aussicht genommenen Demolirung im Sinne des § 24 Bauord. vom 10. April 1886 deren Bestimmungen anzuwenden und die daselbst angeführten Amtshandlungen vorzunehmen sind, und hat auch gegen die thatsächlich von den Baubehörden erfolgte Anwendung der erwähnten Bestimmungen im administrativen Verfahren keine Beschwerde erhoben. Derselbe kann daher auch vor dem Verwaltungsgerichtshofe in dieser Richtung eine Beschwerde mit Erfolg nicht geltend machen. Wenn aber auch der Entscheidung dermalen die Annahme zugrunde zu legen ist, dass im gegebenen Falle die in den §§ 24 bis 38 Bauord. enthaltenen Bestimmungen Anwendung zu finden hatten, so stellt sich bei der Prüfung der Frage, ob diese Bestimmungen die angefochtene Verfügung zu rechtfertigen vermögen, doch die Gesetzwidrigkeit derselben heraus.

Den aus den cit. Gesetzesstellen und insbesondere aus den §§ 24, Abs. III, 34, 35, 36, 37 und 38 geht hervor, dass es lediglich Sache der Baubehörde ist, die Bauführung, zu welcher der Consens angesucht wurde, in der Richtung zu prüfen, ob dieselbe in öffentlicher Beziehung zulässig und technisch ausführbar sei und der Ausführung des geplanten Baues jedenfalls und insofern die Genehmigung zu versagen, als öffentliche Rücksichten, seien selbe sanitärer, sicherheitspolizeilicher, baulicher oder anderweitiger Natur, dies erheischen oder technische Anstände vorliegen. Einwendungen privatrechtlicher Natur hat die Baubehörde nur insoweit zu berücksichtigen, als sie, wenn ein Uebereinkommen nicht zustande kommt, den diesbezüglichen Streit auf den Civilrechtsweg zu verweisen verpflichtet ist. Ob die von den Besitzern des Hauses Nr. 268/III im gegenwärtigen Falle erhobenen Einwendungen gegen die Demolirung lediglich und ausschliesslich privatrechtlicher Natur gewesen seien, muss unerörtert bleiben, da gegen die Entscheidung des Landesausschusses nur der Prager Stadtrath, und auch dieser nur in einer, und zwar in der oben angedeuteten Richtung, Beschwerde erhoben hat.

§ 37 Bauord. enthält nun lediglich die Bestimmung, dass vor Rechtskraft der Baubewilligung, und falls durch den Bau die Strassen oder Gassenlinien berührt werden, vor ämtlicher Aussteckung der Baulinie nach § 12 mit dem Baue nicht begonnen werden dürfe, und § 45 schreibt vor, dass die den Bau führende Person, resp. der Bauführer den Beginn des Baues bei der Baubehörde rechtzeitig schriftlich anzuzeigen habe, eine Bestimmung aber, dass beim Vorhandensein privatrechtlicher Einwendungen, welche auf den Rechtsweg gewiesen wurden, die Baubehörde den Beginn einer von ihr rechtskräftig als in öffentlicher Beziehung zulässig und technisch ausführbar erklärten Bauführung insolange hintanzuhalten verpflichtet oder auch nur berechtigt sei, als nicht ein Spruch des Richters rücksichtlich der Sistirung dieser Bauführung oder über die privatrechtlichen Einwendungen selbst vorliegt, enthält die Bauordnung nicht. Eine solche Bestimmung liesse sich auch nicht mit der gesetzlichen Norm des § 35, Abs. V, vereinigen, nach welcher dem Civilrichter über Ansuchen der Partei die Entscheidung der Frage zusteht, ob mit dem in öffentlicher Beziehung als zulässig erkannten Baue bis zur Austragung des Rechtsstrittes einzuhalten ist, oder ob und unter welchen Bedingungen mit der Bauführung inzwischen begonnen werden kann. Der Umstand, dass bei dieser Gesetzesstelle die §§ 340, 341 und 342 a. b. G.-B. bezogen sind, welche nach der Marginalüberschrift „Rechtsmittel des Besitzers bei Störung seines Besitzes" beinhalten und die factische Führung eines neuen Bauwerkes, resp. die thatsächlich begonnene Niederreissung eines alten Gebäudes oder anderen Werkes zur ausdrücklichen Voraussetzung haben, was insbesondere auch daraus hervorgeht, dass im § 341 a. b. G.-B. von der Fortsetzung des Baues — der Demolirung — gesprochen wird, schliesst jeden Zweifel aus, dass die Verweisung der privatrechtlichen Einwendungen auf den Rechtsweg den Beginn der baubehördlich in öffentlicher Beziehung für zulässig und als technisch ausführbar erklärten Bauführung, resp. Demolirung für sich allein nicht zu hemmen vermag, dass es vielmehr, wenn nach Rechtskraft der baubehördlichen Entscheidung und nach erfolgter Anzeige im Sinne des § 45, Alinea 1, Bauord. mit der Bauführung — Demolirung — begonnen wird, dem hiedurch in seinen Rechten Bedrohten überlassen bleiben muss, in Gemässheit der §§ 340 bis 342 a. b. G.-B. den richterlichen Schutz seines gestörten Besitzes in Anspruch zu nehmen.

Der Landesausschuss hat nun einerseits den Recurs der Eigenthümer des Hauses Nr. 268/III in Prag gegen die Entscheidungen der unteren Baubehörden zurückgewiesen und somit den Anspruch derselben, dass gegen die Demolirung des Hauses Nr. 269/III in öffentlicher Beziehung kein Anstand obwalte und dieselbe auch technisch ausführbar sei, als gesetzmässig anerkannt, andererseits aber die vorläufige baubehördliche Sistirung der Demolirung bis zur richterlichen Entscheidung verfügt, ohne dass übrigens aus der Textirung dieser Verfügung klar zu entnehmen wäre, ob hiemit der Spruch des Richters über die allfällig bei ihm angesuchte Sistirung oder die gerichtliche Entscheidung über die privatrechtlichen Einwendungen selbst gemeint war. Durch letztere Verfügung hat derselbe seinen Wirkungskreis überschritten und die gesetzlich ausschliesslich dem Gerichte vorbehaltene und nur über Ansuchen der durch den Beginn des Baues — die Demolirung — in ihren Rechten gefährdeten, bezw. in ihrem Besitze gestörten Partei auszusprechende Sistirung zum Gegenstande einer amtswegigen baubehördlichen Entscheidung gemacht.

Diese Verfügung kann auch nicht, wie dies in der Gegenschrift versucht wird, durch den Hinweis auf sicherheitspolizeiliche Rücksichten gerechtfertigt werden, da dermalen das Vorhandensein solcher Bedenken durch die Erklärung, dass die Demolirung in öffentlicher Beziehung zulässig und technisch ausführbar sei, ausgeschlossen erscheint und im Falle, als im Zuge der Demolirung sich seinerzeit die Nothwendigkeit sicherheitspolizeilicher Vorkehrungen herausstellen sollte, der Baubehörde durch die Bestimmungen der §§ 116 und 119 Bauord. die Handhabe hiezu geboten ist.

[Erkenntniss vom 17. März 1898, Z. 1435; Budwiński Nr. 11.526.]

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Bei Frachterstattungen nach Zusatzbestimmung XVII des österr.-ungar. Tarif-Theiles I zu § 51 Betr.-Regl. (nachträgliche Anwendung einer billigeren Abfertigung) besteht kein Anspruch auf Verzinsung.*)

(Entscheidung vom 2. Jänner 1900, C b I $\frac{325}{4}$/99.)

Die Firma B. K. in Wien hatte in der Zeit vom 16. bis 18. Mai 1899 in Jakó vier Wagen Waare nach Traismauer aufgegeben und hiebei in der Frachtbriefrubrik „Etwa beantragter Transportweg" die Vorschreibung angebracht: „Kartirung Wien St.E.G.—Nussdorf". Die Eisenbahn berechnete die Fracht von Jakó bis Tulln und von da bis Traismauer und hob danach die Frachtbeträge von K 275·35, 264·52, 266·37 und 265·05 ein. Die Versenderin beanspruchte als Rechtsnachfolgerin des Empfängers nachträglich, und zwar mit Schreiben vom 17. Juni 1899, die Rückerstattung von K 210·98, weil zufolge der Frachtbriefvorschrift die Fracht von Jakó bis Wien St.E.G., von da bis Nussdorf und von Nussdorf bis Traismauer nach den für diese Strecken giltigen Tarifen zu berechnen gewesen wäre, in welchem Falle sich für die vier Sendungen eine um jenen Differenzbetrag geringere Gesammtfracht ergeben hätte.

Die Bahn gab nun laut Zuschrift vom 20. November 1899 dem Begehren der Klägerin Folge und stellte derselben den Betrag von K 210·98 zurück. Die Partei verlangte aber auch 5 pCt. Zinsen von diesem Betrage vom 25. Juni 1899, indem sie sich darauf berief, dass sie in ihrer schriftlichen Reclamation ausdrücklich hervorgehoben habe, sie werde gemäss §§ 1333 und 1334 a. b. G.-B. die Vergütung von 5 pCt. Verzugszinsen beanspruchen, wenn die Liquidirung nicht innerhalb acht Tagen erfolgen werde, und machte diesen von der Bahn abgelehnten Zinsenanspruch im Rechtswege geltend.

Das Wiener Bezirksgericht für Handelssachen wies jedoch das Klagebegehren mit folgender Begründung ab:

Die Frachtberechnung der Eisenbahn erfolgte, wie aus der vorgelegten „Unterschiedsberechnung" und den bestehenden Tarifen hervorgeht, in der Weise, dass die Fracht von Jakó nach Tulln und von Tulln nach Traismauer berechnet wurde. Diese Berechnung war ziffermässig richtig und auf Grund bestehender, giltiger Tarife vorgenommen. Dieser Berechnung stand auch die Vorschreibung im Frachtbriefe nicht entgegen, denn diese Vorschreibung ist nichts Anderes, als die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, indem nur die für den Weg massgebenden Stationen in der Reihenfolge, wie dieselben berührt werden sollen, im Frachtbriefe verzeichnet sind. (Zusatzbestimmung XIII zu § 51 Betr.-Regl.)

Dieser Weg wurde auch eingehalten, wie aus den Abstempelungen auf den Frachtbriefen zu ersehen ist. Auf dem vorgeschriebenen Transportwege sind jedoch mehrere Tarifcombinationen möglich, und auch in der von der Bahn in den Frachtbriefen vorgenommenen Frachtberechnung wurde der vorgeschriebene Transportweg vollkommen berücksichtigt. Diese Frachtberechnung ist, wie bereits erwähnt, eine richtige, indem sie unter Berücksichtigung der Vorschreibungen im Frachtbriefe auf Grund bestehender Tarife richtig vorgenommen wurde.

Demzufolge steht vorliegend der Klägerin kein Anspruch im Sinne des § 61 (4) Betr.-Regl. zu. Die Tarifcombination, welche die Klagsfirma nachträglich begehrte, ist jedoch eine günstigere, weil billigere. Nach Zusatzbestimmung XVII zu § 51 Betr.-Regl. ist dem gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Bahn gewählten Abfertigung unter gewissen Voraussetzungen stattzugeben. Daraus geht hervor, dass erstens an sich ein Anspruch der Partei nicht von vorneherein besteht, wenn die von der Bahn gewählte Abfertigung richtig ist, dass zweitens die Partei erst ein Begehren stellen muss, dass drittens die Bahn das Vorhandensein der Voraussetzungen der Zusatzbestimmung XVII zu prüfen hat, dass ein Anspruch der Partei erst dann besteht, wenn durch die Prüfung seitens der Bahn das Vorhandensein der Voraussetzungen dieser Zusatzbestimmung constatirt ist. Vorliegend wurde der Anspruch der Partei erst am 20. November 1899 als der erwähnten Zusatzbestimmung entsprechend erkannt und berichtigt. Es war daher die Bahn mit der Zahlung des der Klagsfirma zukommenden Betrages nicht im Rückstande und ist demgemäss nicht verpflichtet, Zinsen zu vergüten. Auf eine solche billigere Abfertigung hat aber die Partei gemäss Zusatzbestimmung XVII zu § 51 Betr.-Regl. nur dann Anspruch, wenn das Gut ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangt ist. Diese Voraussetzung trifft hier nicht zu, indem die Partei den einzuhaltenden Transportweg vorgeschrieben hat. Wenn nun die Bahn offenbar in Berücksichtigung des Umstandes, dass diese Wegvorschrift bedeutungslos ist, weil ein anderer Transportweg nach den Instradirungsvorschriften ohnehin nicht gewählt werden würde, trotzdem dem gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren Abfertigung stattgegeben hat, so wurde damit der Billigkeit Rechnung getragen, ohne dass der Partei ein Anspruch auf die sich ergebende Differenz zwischen den beiden Frachtberechnungen zugestanden wäre. Unter diesen Umständen kann durchaus nicht von einer Verzögerung in der Erfüllung einer Verpflichtung die Rede sein, und demgemäss kann auch die Klagsfirma eine Vergütung von Zinsen nicht beanspruchen.

*) Bezüglich der reinen Frachtberichtigungs-Ansprüche nach § 61 Betr.-Regl. ist der gleiche Grundsatz bereits mit der Entscheidung des bestandenen k. k. Bagatellgerichtes für Handelssachen in Wien vom 23. December 1893 ausgesprochen und in folgender Weise motivirt:

1. Verordne der § 61, Abs. 4, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893, welches im vorliegenden Falle massgebend sei, ausdrücklich nur die Rückerstattung des zu viel erhobenen Betrages, nicht aber den Ersatz von Zinsen.

2. Sei der Anspruch des Klägers kein Schadenersatzanspruch, sondern nur die Rückforderung einer geleisteten Nichtschuld. Es seien infolgedessen die §§ 1431 und 1437 des allg. bürgl. Gesetzbuches anzuwenden, und gehören demgemäss der geklagten Bahn als redlicher Besitzerin im Sinne des § 330 a. b. G.-B. die Nutzungen des fraglichen Capitals.

3. Sei der eingeklagte Betrag zur Zeit der Einmahnung noch nicht fällig gewesen, vielmehr der Zeitpunkt der Fälligkeit erst nach Verrechnung und Liquidirung seitens der betheiligten Bahnen eingetreten, sohin auch aus diesem Grunde das Klagebegehren unberechtigt.

Längen der russischen Eisenbahnen im Jahre 1899.

Dem in jüngster Zeit erschienenen officiellen statistischen Ausweise über die kilometrischen Längen der russischen Eisenbahnen zufolge erreichte das gesammte Eisenbahnnetz im Jahre 1899 eine Länge von insgesammt 43.132 km, worunter 11.340 km neue Linien, welche innerhalb der Jahre 1898 und 1899 dem Betriebe über-

geben wurden. Von den vorerwähnten 43.132 km entfallen, wie in Tabelle I A ausgewiesen, 25.364 km auf Eisenbahnen, welche Eigenthum des Staates sind, und von dessen competenten Behörden, und 17.768 km auf Eisenbahnen des Privatbesitzes, welche von ihren eigenen Directionen betrieben werden (siehe Tabelle I B, C, D). Von den im Laufe der letztverflossenen Jahre concessionirten Eisenbahnen verblieben 5618 km Staatsbahnlinien (siehe Tabelle II a) und 2175 km Privatbahnlinien (siehe Tabelle II a) im Stadium des Baues. Schliesslich wurde in jüngster Zeit eine Anzahl von Concessionen zu Gunsten mehr oder weniger wichtiger Eisenbahnlinien ertheilt, deren Ausbau theils bereits in Angriff genommen wurde, theils in nächster Zeit zu gewärtigen ist.

I. Im Betriebe stehende Bahnen.

A. Eigenthum des Staates und in dessen Betrieb.

Name der Eisenbahn	Kilometer
1. Baltisches Meer-Riga	995
2. Jekaterina-Eisenbahn	1.045
3. Kursk-Charkow-Sebastopol	1.581
4. Libau-Romna	1.330
5. Moskau-Brest	1.100
6. Moskau—Kursk—Nischny-Nowgorod	1.128
7. Nikolaj-Eisenbahn	971
8. Perm-Timmem	1.325
9. Polessische Bahnen	1.534
10. Cis-Weichselbahn	1.320
11. Riga-Orel	1.262
12. Samara-Zlatust	1.590
13. St. Petersburg-Warschau	1.327
14. Ostsibirische Eisenbahn	1.419
15. Mittelsibirische Eisenbahn	856
16. Syzrau-Viazma	1.392
17. Charkow-Nikolajev	1.272
18. Russische Südwestbahn	3.917
Summa	25.364

B. Eigenthum von Gesellschaften und in deren Betrieb.

1. Warschau-Wien	494
2. Wladkawkas-Eisenbahn	1.456
3. Iwangorod-Dombrow	482
4. Lodzer Eisenbahn	27
5. Moskau-Windau-Ribinsk	878
6. Moskau-Kasan	1.293
7. Moskau-Woronej	1.658
8. Moskau-Jaroslaw-Archangelsk	1.718
9. Riazan-Ural	2.893
10. Russische Südostbahn	3.683
Summa	14.582

C. Localbahnen (Privatbesitz).

1. Irinaska-Eisenbahn	59
2. Czarskoje-Zelo	27
3. Irioroska-Schmalspurbahn	355
4. Sestroretzki-Eisenbahn	40
Summa	481

D. Privatbahnen ohne Anschlüsse.

1. Baskunische Eisenbahnen	78
2. Transkaukasische Eisenbahnen	1.117
3. Transkaspische Eisenbahnen	1.510
Summa	2.705

II. Im Bau begriffene Linien.

a) Staatsbahnlinien.

Name der Eisenbahn	Kilometer
1. Samarkand-Andizsan	536
2. Hovast-Taskend	154
3. Tiflis-Kars	298
4. Boryom-Dukuryan	37
5. Sialur-Darkveti	6
6. Tschaplin-Berdjansk	224
7. Kala-Cheosk—Ljubomirowka	91
8. Musketowa-Don	35
9. Transbaikalbahn	1.517
10. Perm-Kotlas	872
11. Schlussstrecke der Irkutsklinie	1.075
12. Schlussstrecke der Ussuribahn	773
Summa	5.618

b) Privatbahnlinien.

1. Tiktoreztk-Czariczin	485
2. Petrowsk-Derbent-Banka	360
3. Moskau-Kreutzberg	819
4. Duo-Sakolniki	171
5. Iverevo-Kriwomuzgenskaja	340
Summa	2.175

III. Concessionirte Linien.

Von der grossen Anzahl bereits concessionirter Eisenbahnlinien, deren Ausbau in nächster Zeit erfolgen wird, sind von besonderer commercieller und verkehrspolitischer Bedeutung die Linien Poltawa—Kiew, Nischni-Nowgorod—Romanowa und St. Petersburg—Witebsk—Mohilew.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Tarnopol nach Zbaraż. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von Dr. Ladislaus Ritter von Niementowski vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Tarnopol der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Zbaraż die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 3. Juli und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanovski betraut. [E.-M.-Z. 30.024.]

Eisenbahn von Klaus nach Selzthal (Pyhrnbahn). (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des durch staatliche Organe aufgestellten generellen Projectes für eine normalspurige, als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführende Eisenbahn von Klaus nach Selzthal (Pyhrbahn) die Trassenrevision für die im Verwaltungsgebiete der k. k. Statthalterei in Graz gelegenen Strecke auf den 4. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Heinrich Freiherr v. Hammer-Purgstall betraut. [E.-M.-Z. 29.649.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Elektrische Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald. (Ernennung eines definitiven Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Antrage der Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft in Bielitz, den mit dem Erlasse vom 28. November 1898. Z. 48.211, als provisorischen Betriebsleiter der elektrischen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald bestätigten Heinrich Peschke nunmehr zum verantwortlichen definitiven Betriebsleiter dieser Kleinbahn zu ernennen, die Genehmigung ertheilt. [E.-M.-Z. 10.313/13.]

Zusammenstellung

der im Monate Mai 1900 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	In Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	743	41936	1333	44012	127	49	2	178	0·4	149	.	29	.	.	.	.	.	.	5
„ Linz . .	528	4296	279	5103	61	46	.	107	2·1	123	2	16	.	.	.	.	1	.	.
„ Innsbruck	248	1985	186	2419	12	12	1	25	1·0	33	.	15	.	.	.	.	.	.	1
„ Villach .	186	2608	2986	5780	24	85	8	117	2 0	101	.	18	.	5	.	.	2	.	.
„ Triest . .	62	964	93	1119	4	.	1	5	0·4	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Pilsen .	473	2514	3776	6763	22	21	5	48	0·7	45	2	32	.	1	.	.	7	.	6
„ Prag . .	279	3261	2586	6126	10	88	12	110	1·8	82	.	26	.	.	.	.	2	.	10
„ Olmütz .	124	1863	3207	5194	.	5	1	6	0·1	4	.	2	.	.	.	.	.	.	1
„ Krakau .	187	2155	836	3178	20	4	1	25	0·8	9	.	17	1	.	.	.	3	1	1
„ Lemberg	186	1891	680	2757	3	1	1	5	0·2	3	.	.	.	2	.	.	.	.	3
„ Stanislau	124	1460	2604	4188	13	6	4	23	0·5	1	14	6	.	.	.	.	2	.	1
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	64	1060	498	1622	10	7	.	17	1·0	16	1	12	.	.	.	.	1	.	8
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	186	1257	1116	2559	3	4	1	8	0·3	12	2	16	.	5	.	.	1	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	373	664	1891	2928	22	8	1	31	1·1	28	1	2	.	.	.	.	1	.	10
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1119	104	1223	.	17	.	17	1·4	8	.	9	.	.	.	.	.	.	1
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	345	67	407	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	644	5442	4968	11054	41	67	1	109	1·0	94	6	48	.	.	.	.	3	.	5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	124	620	.	744	2	3	.	5	0·7	2	.	.	.	.	.	.	2	.	4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	186	62	248	.	2	.	2	0·8	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	6062	124	6558	6	20	1	27	0·4	24	.	4	.	.	.	5	.	.	22
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	744	6045	3813	10602	69	82	8	159	1·5	135	.	90	.	11	.	.	1	.	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	330	41	371	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1086	7524	248	8858	131	53	1	185	2·1	147	4	65	.	4	.	2	.	.	10
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2041	.	2041	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	10	558	.	568	3	1	.	4	0·7	3	.	5	.	.	.	.	.	.	.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung, dass am 15. Juni die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Hermsdorf bei Görlitz nunmehr auch für den Stückgüterverkehr eröffnet wurde.

— (Directionsbezirk Magdeburg: Abänderung der Bezeichnung der Station Söllingen.) Zufolge Kundmachung der obigen Eisenbahn-Direction erhält die an der Bahnstrecke Schöningen—Jerseheim gelegene Station Söllingen— zur Unterscheidung von der gleichnamigen Station der Badischen Staatseisenbahnen — ab 16. Juni den Namen „Söllingen (Braunschweig).“

— (Directionsbezirk Halle a. S.: Eröffnung der Haltestelle Oegeln für den allgemeinen Verkehr.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 7. Juni wird die an der Bahnstrecke Grunow—Königs-Wusterhausen zwischen den Stationen Schneeberg i. M. und Beeskow in Kilometerstation 7·80 neu errichtete Haltestelle Oegeln am 1. Juli für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen und Sprengstoffen, sowie von solchen Fahrzeugen, welche in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ist ausgeschlossen. Eine Annahme von Privatdepeschen findet nicht statt.

— (Directionsbezirk Münster: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Westerhausen.) Die obige Eisenbahn-Direction verlautbart mit Kundmachung vom 8. Juni, dass die an der Bahnstrecke Osnabrück—Löhne gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Westerhausen am 1. Juli nunmehr auch für den unbeschränkten Gepäcks-, Güter-, Thier- und Privatdepeschenverkehr eröffnet werden wird. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

— (Directionsbezirk Altona: Eröffnung des Haltepunktes Baistrup.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge wird am 1. Juli der neu eingerichtete, an der Bahnstrecke Neumünster—Vamdrup zwischen den Stationen Schafhaus und Tingleff gelegene Haltepunkt Baistrup für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Baistrup und Schafhaus 6·45 km und zwischen Baistrup und Tingleff 3·71 km.

— (Directionsbezirk Hannover: Eröffnung des Personenhaltepunktes Reher.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wird am 1. Juli der 2·8 km von der Verkehrsstelle Griessem und 2·6 km von der Verkehrsstelle Aerzen entfernt an der Bahnstrecke Lage—Hameln neu hergestellte Personenhaltepunkt Reher für den Personenverkehr eröffnet werden. Dieser Haltepunkt dient zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck mit der Einschränkung, dass die Fahrkarten durch die Zugführer verkauft werden und das Gepäck nur zur Nachabfertigung angenommen wird. Nach dem vorgenannten Haltepunkte kann Reisegepäck nur abgefertigt werden, wenn sich die Reisenden zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckswagen, während des Aufenthaltes der Züge auf dem vorerwähnten Haltepunkte, bereit erklären.

Bayern. (Vertilgung des Unkrautes auf Eisenbahndämmen, Füllgruben, Erdablagerungsflächen u. s. w.) Der bayerische Landwirthschaftsrath hat kürzlich als eine der Ursachen der zunehmenden Verunkrautung der Felder die massenhafte Verbreitung des verschiedenartigsten Unkrautes auf den Eisenbahndämmen bezeichnet. Die General-Direction der Bayer. Staatseisenbahnen hat diesen Klagen gegenüber Veranlassung genommen, ihre Oberbahnämter und Eisenbahnbausectionen anzuweisen, der Vertilgung des Unkrautes ein besonderes Augenmerk zuzuwenden; sie bezeichnet in der betreffenden Weisung als wichtigstes Vorbeugungsmittel in erster Reihe die Verwendung vollkommen reinen Saatgutes bei Besamung neuer Bahnböschungsflächen, sodann, neben Abmähen oder Abköpfen des Unkrautes vor der Samenreife, fleissiges Ausstechen, bezw. Ausgraben, sowie Verbrennen desselben und nach Umständen, soweit es ohne Schädigung der Nutzpflanzen geschehen kann, auch die Anwendung von chemischen Mitteln; endlich wird noch angeordnet, künftighin in besonderen Bedingnissen nicht nur bei Bahnanlagen den Unternehmern der Erdarbeiten die Verwendung nur reinen Samens vorzuschreiben, sondern auch Pächtern von bahnärarialischen Grundflächen die Vertilgung des Unkrautes auf denselben vertragsmässig zur Pflicht zu machen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Sachsen. (Die elektrischen Bahnen im Königreiche Sachsen.) Die im kgl. Commissariate für elektrische Bahnen bearbeitete Statistik dieser Bahnen in Sachsen verzeichnet für das Betriebsjahr 1899 wiederum ein erhebliches Anwachsen der Verkehrsziffern, sowie eine beträchtliche Zunahme der elektrischen Betriebsmittel. Ausserdem sind zu den bisher betriebenen Bahnen, von dem Ausbau der Stadtnetze abgesehen, die Lössnitzbahn, die Bahn nach dem Weissen Hirsch und Bühlau, sowie die Meissener Strassenbahn und mit Schluss des Jahres die Niedersedlitz-Leuben-Laubegaster Strassenbahn hinzugekommen. Es bestanden elektrische Bahnunternehmungen in Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwickau, Plauen i. V., Schandau und Meissen. Die Streckenlänge der elektrischen Bahnen des Königreiches betrug im Jahre 1899 229 km, gegen 177·5 km im Vorjahre; die Anzahl der Motorwagenkilometer stieg auf rund 29,154.000, gegen rund 24,400.000 im Vorjahre, die Anzahl der beförderten Personen auf rund 113,600 000, gegen rund 90,580.000 im Vorjahre. Bei diesem Verkehre sind auf 1,000.000 Motorwagenkilometer, also auf 3,900.000 beförderte Personen, wie im Vorjahre, 4 2 Verletzungen von Personen vorgekommen. Die schweren Verletzungen einschliesslich derjenigen mit tödtlichem Ausgange betrugen, auf die gleiche Anzahl von Motorwagenkilometer bezogen, 2·35, gegen 2·85 im Jahre 1898. Im Ganzen sind 1899 70 Personen schwer, bezw. tödtlich verletzt worden und 22 hievon gestorben. Insofern man die statistischen Unfallsangaben zur Beurtheilung des Sicherheitsstandes der Bahnen benützen will, erscheint es zweckmässiger, die Ziffern der schweren und tödtlichen Verletzungen zusammenzufassen, da die Gesammtsumme beider insofern ein richtiges Bild von dem Gefahrmasse gibt, als der tödtliche oder nicht tödtliche Ausgang einer schweren Verletzung von Zufälligkeiten abhängen kann, die zu dem Masse der Betriebsgefahr nicht in näherer Beziehung stehen und daher bei gleicher Höhe derselben sehr schwanken können. So hat, wie vorstehend angegeben, von 1898 zu 1899 eine relative Abnahme der schweren und tödtlichen Verletzungen, jedoch eine Zunahme letzterer allein stattgefunden. Dabei haben die tödtlichen Verunglückungen aber noch nicht die Hälfte des relativen Masses von 1896 erreicht. Von allgemeinerem Interesse sind auch verschiedene technische Vervollkommnungen, darunter die Ausbildung besonderer, dreifacher Bremsung für die Bergbahn nach dem Weissen Hirsch, ferner die Einführung elektrischer Wagenheizung auf dieser und der staatlichen Lössnitzbahn, sowie die Vorkehrungen zur erfolgreichen Beseitigung des Säuregeruches in Accumulatorenwagen. Die seinerzeit auf Anregung des Regierungscommissärs für elektrische Bahnen zuerst in Dresden angewendete und zur Durchführung gebrachte durchgehende magnetische Bremse ist auch auf anderen elektrischen Bahnen Sachsens zu fortschreitender Einführung gelangt, wie das Princip dieser Bremse selbst sich gleicherweise in aussersächsischen elektrischen Bahnbetrieben mehr und mehr einführt.

(„D. Eisenbahnbeamten-Ztg.")

Italien. (Locomotiv- und Waggonbeschaffung.) Die Direction der Italienischen Mittelmeer-Eisenbahn-Gesellschaft hat im Offertwege eine Lieferung auf 123 Locomotiven, 460 Gepäckswagen und 2673 Lastwagen ausgeschrieben, an welcher auch ausländische Unternehmungen sich betheiligen können.

— (Anwendung hochgespannter Drehströme, System Ganz & Comp., im Eisenbahnbetriebe.) Der kgl. italienische Bautenminister hat, wie berichtet wird, gestattet, dass das System der Nutzbarmachung von Wasserkräften als Motoren der Dynamomaschinen zur Herstellung des elektrischen Betriebes von Eisenbahnen in Anwendung gebracht werde. Die erste Linie, welche von der Budapester Unternehmung Ganz und Comp. mit Anwendung hochgespannter Drehströme auf ausschliesslich elektrischen Betrieb eingerichtet wird, ist eine von Lecco am Ufer des Comosees ausgehende, bis zur schweizerischen Grenze führende Vollbahn, die bereits im Herbste 1900 dem Betriebe übergeben werden soll.

— (Zuschlagsgebühren auf den italienischen Bahnen.) Im italienischen Binnenverkehre sind mit 1. Juni die seit einigen Jahren zu Gunsten der Wohlfahrtseinrichtungen des italienischen Bahnpersonals eingeführten Zuschlagstaxen auf die Fahrkartenpreise und auf gewisse Gattungen von Gütertransporten aufgehoben und durch Erhöhung der Staatssteuer von 13 auf 16 pCt. auf Beförderungsgebühren von Reisenden und Eilgütern und von 2 auf 3 pCt. für die Frachtgüter ersetzt worden.

Im Verkehre mit dem Auslande werden besagte Neuerungen erst mit 1. September eingeführt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 12. Juni bei der Firma:

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft"

Alfred v. Haber über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht und Dr. Albert Weishut, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CVIII. Stückes.) Das am 23. Juni herausgegebene CVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 4934: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. Juni 1900, Z. 21.849, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken: Bischweiler-Oberhofen (3·65 km) der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen; Neuenkirchen (Oldbg.) - Hesepe (10·21 km) und Holdorf (Oldbg.) - Damme (7·29 km) der Oldenburgischen Staatseisenbahnen; Zwönitz-Scheibenberg (26·12 km) der Sächsischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. Juni allergnädigst zu gestatten geruht, dass dem Ministerialrathe im Eisenbahnministerium Theodor Edlen v. Hankenberg aus Anlass seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand der Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit mit seiner hingebungsvollen und vorzüglichen Dienstleistung bekanntgegeben werde.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Bestimmugen über die Anwendung des Ausnahmetarifes VII für Zucker.

Für jene Rohzuckersendungen, welche von einer der im ersten Absatze des Ausnahmetarifes VII des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen genannten Stationen durch eine auf österreichischem Gebiete gelegene Zuckerraffinerie bezogen werden, findet mit Wirksamkeit vom 15. August 1900 hinsichtlich der Oesterr. Staatsbahnen die Frachtberechnung auf Grund des Ausnahmetarifes IX b im Rückvergütungswege unter der Bedingung statt, wenn binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes durch Beibringung des Frachtbrief-Duplicates nachgewiesen wird, dass von dem betreffenden Etablissement ein 90 Percenten des bezogenen Rohzuckers entsprechendes Quantum Raffinadezucker nach einem ausländischen Platze versendet worden ist.

Hinsichtlich der nach Hafenplätzen, bezw. nach den Umschlagsplätzen an der Elbe und Donau, sowie nach Triest abgefertigten Raffinadesendungen finden, was den Nachweis des Exportes anbelangt, die diesbezüglichen Bestimmungen des Ausnahmetarifes IX des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Anwendung. Die Bestimmung im Schlussabsatze des Ausnahmetarifes VII im Localtarife der Oesterr. Staatsbahnen wird hiedurch nicht berührt.

Wien, am 26. Juni 1900. [636]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abth. B.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 tritt zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1900 der Nachtrag I in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin und in der Station Reichenberg zum Preise von 5 Pfennigen, resp. 6 Hellern erhältlich.

Wien, am 25. Juni 1900. [637]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Personenverkehr über Kufstein und den Brenner.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1900 gelangt für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1898 ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind ab 15. August 1900 bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 25. Juni 1900. [638]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1900 gelangt für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Jänner 1898 sammt Nachtrag I vom 1. November 1899 ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind ab 15. August 1900 bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 25. Juni 1900. [639]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 15. Juli 1900 wird die Haltestelle Berg bei Wächterhaus Nr. 175 zwischen den Stationen Greifenburg und Dellach auf der Linie Marburg—Franzensfeste für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 21. Juni 1900. [640]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ghz. Badische Staatseisenbahnen. (Schweizerisch-Russischer Güterverkehr.) Für eiserne Maschinen und Maschinentheile des deutschen Specialtarifes I, welche schweizerischer Herkunft und nach Russland, Finland oder Polen bestimmt sind, wird die über andere Bahnwege erreichbare Fracht auch bei Umkartirung, bezw. Abfertigung der Sendungen auf den diesseitigen Stationen Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz von uns im Rückvergütungswege gewährleistet.

Saarkohlenverkehr. (Aufhebung der Reexpeditionsstelle Bingerbrück.) Die Reexpedition von Saarkohlensendungen in Bingerbrück ist nur noch bis Ende Juli 1900 zulässig. Vom 1. August 1900 ab müssen alle über Bingerbrück laufenden Saarkohlensendungen direct abgefertigt werden. Es wird hiedurch betroffen der Verkehr nach Stationen der Directionsbezirke St. Johann-Saarbrücken, Köln, Mainz, Frankfurt a. M., Cassel und Erfurt, der Main-Neckarbahn, der bayerischen und der sächsischen Staatseisenbahnen in den Kohlentarifen Nr. 1, 4, 6, 8, 17, 18 und 19 und in den Gütertarifen mit dem Directionsbezirke Köln und der Sächsischen Staatseisenbahnen (Staatsbahn-Gruppentarif VIII und Rheinisch-Frankfurt-Sächsisches Tarifheft 2)

Sächsisch-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Nachtrag XIV zum Tarifheft 4.) Am 1. Juli 1900 tritt zum Tarifheft 4 der Nachtrag XIV in Kraft. Er enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die in den Nachträgen IX und X zum Heft I A, II und III zum Heft I B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife, sowie im Ausnahmetarife für Steinkohlen u. s. w. Südwestdeutschland—Mittel- und Westschweiz enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Schweizerischen Seethalbahn treten mit dem 31. August 1900 ausser Kraft. Bezüglich der neu einzuführenden höheren Frachtsätze wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1657	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Ebreichsdorf	München Ctlbbf. München Ostbbf. München Rgbbf. München Südbbf.	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Getreidetarif, Theil III, Heft 1 vom 1. December 1898 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·11 2·05 2·09 2·07		Im Kartirungswege		
1658	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Kaolin, Chinaclay)	Aspang	Altmünsterol Grenze Amanweiler Grenze Avriconrt Grenze Fentsch Grenze Novéant Grenze	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Juli 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Bisher bestanden keine directen Frachtsätze	Pfge. 195 208 197 211 208		Im Kartirungswege		
1659	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz	Henfeld	Nensattl	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 3 A. vom 1. Jänner 1899 (Ausnahmetarif Nr. 15) für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	0·95 Mark	0·85 Mark	0·10 Mark	Im Kartirungswege		
1660	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl laut Nomenclatur der Abtheilungen III und IV des Ausnahmetarifes 20 in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	Altkladno	Kitzingen Nürnberg C.B. Würzburg	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1900	Tarif-Theil II, Heft 3 A. vom 1. Jänner 1899 (Ausnahmetarif Nr. 20) für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung III IV Frachtsätze für 100 kg in Mark 1·77 1·54 1·41 1·26 1·87 1·62		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1661	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Bahnen	A) Eisen- und Stahldraht, verpackt B) Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen oder Bündeln, unverpackt, auch lose, mit Papier umhüllt	A l t k l a d n o	Frankfurt am Main Hafen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juli 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagverkehr, giltig vom 1. October 1886		Mark A) 1·92 B) 1·66		Im Kartirungswege		
					Gustavsburg transit					2·01 1·73				
					Maiuz-Hafen und Kastel-Hafen					2·03 1·74				
					Mannheim transit und Ludwigshafen a. Rhein transit					2·09 1·79				
1662	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M–4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	D e t t a	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife		Heller 290	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Im Kartirungswege		
					Chrzanow					319				
					Dzieditz					297				
					Granica					330				
					Krakau K.F.N.B. oder k.k.St.B.					329				
					Krzeszowice					327				
					Lodygowice					275				
					Oświęcim					309				
					Podgórze-Bonarka					325				
					Szczakowa					329				
					Trzebiuia					321				
1663	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Baumwollwaaren der Pos. B, 7 und Baumwollgarne der Pos. G–3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Rózsabegy-Ponógyár	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1900	Localtarife		Heller a) b)	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Im Kartirungswege		
					Buczacz					157 124				
					Czernowitz					542 414				
					Hliboka					572 438				
					Itzkany					602 458				
					Lemberg					661 491				
					Przemyśl					470 358				
					Radautz					421 320				
					Sadagora					646 486				
					Sniatyn					578 446				
					Stryj					531 410				
					Tarnopol					400 313				
					Tarnów					568 417				
					Złoczów					328 235				
				Bielitz	Késmárk					547 391				
										230 184				
1664	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Schlmitz	Mislitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	Localtarif	28 Heller	21 Heller	7 Hellen	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nummer	1	1665	1666
Die Publication erfolgt	2	Oesterr. Nordwestbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Steine und Schotter des Localtarifes 3	Steinkohle als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Pulkau	Střebichowitz-Winaritz (Libuschiner Schacht), Station der Localbahn Swoleňowes-Smečna, und Smečna-Sternberg, Station der Buschtěhrader Eisenbahn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Jedlersdorf transit	a) Eger und Franzensbad für Regiekohle der königl. Bayer. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau (königl. Bayer. Staatseisenbahnen); Stationen der Localbahn Asch-Rossbach; b) Stationen der königl. Bayer. Staatseisenbahnen (ausser Asch, Haslau, Bodenwöhr, Strasskirchen, Ahrain, Egglkofen, Poing, Assling, Westerham und den östlich von diesen Stationen gelegenen); Stationen der unter γ) und δ) genannten Tarife
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen obliegt der Partei	**Mindestverfrachtung von 23.330 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer aufgegeben und im directen inländischen Kohlenverkehre, bezw. im Localverkehre bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Juli 1900 bis 31. August 1901
Bezeichnung	8	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-NorddeutschenVerbindungshahn vom 1. Jänner 1898	α) Directer inländischer Kohlentarif vom 1. Mai 1898, bezw. Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1898; β) Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896; γ) Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif vom 1. Februar 1898; δ) Tarif für den Böhmisch-Thüringischen Kohlenverkehr über Lichtenfels vom 1. April 1900, bezw. im Rahmen dieser Tarife eingeführte und kundgemachte Kartirungsfrachtsätze
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	39 Heller	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	20 Heller	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen, abzüglich folgender Nachlässe
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	19 Heller	a) 14 Kronen für 10.000 kg b) 12 Mark „ 10.000 „ Bei einer Mindestverfrachtung von 32.670 t erhöht sich der Nachlass a) um 3·6 Kronen, b) um 2·8 Mark für 10.000 kg
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Rückvergütung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 30. September 1901. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14		Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

Fortlaufende Nummer	1667	1668	1669
Die Publication erfolgt	Buschtĕhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Steinkohle als Frachtgut	Milch als Eilgut	Roheisen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Altkladno, Buschtĕhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtĕhrader Eisenbahn	Nagy-Lévárd	Vajda-Hunyad
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	a) Eger und Franzenshad für Regiekohle der königl. Bayer. Staatselsenhahnen; Asch, Haslau (königl. Bayer. Staatseisenhahnen); Stationen der Localbahn Asch-Rossbach. b) Stationen der königl. Bayer. Staatselsenbahnen (ausser Asch, Haslau, Bodenwöhr, Strasskirchen, Ahrain, Egglkofen, Poing, Assling, Westerham und den östlich von diesen Stationen gelegenen); Stationen der unter γ nnd δ genannten Tarife	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Pilsen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Mindestverfrachtung von 20.000 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der königl. Bayer. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer aufgegeben nnd im Localverkehre bis Eger oder Franzenshad abgefertigt werden	Aufgabe in hellehigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. September 1900 bis 31. August 1901.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	α) Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1898; β) Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896; γ) Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif vom 1. Februar 1898; δ) Tarif für den Böhmisch-Thüringischen Kohlenverkehr über Lichtenfels vom 1. April 1900, bezw. im Rahmen dieser Tarife eingeführte und knndgemachte Kartirungsfrachtsätze	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen	118 Heller	301 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen abzüglich folgender Nachlässe	98 Heller	274 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 14·0 Kronen für 10.000 kg b) 12·0 Mark für 10.000 kg Bei einer Mindestverfrachtung von 28.000 t erhöht sich der Nachlass a) um 3·6 Kronen, b) nm 2·8 Mark für 10.000 kg	20 Heller	27 Heller
Art der Durchführung	Rückvergütung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 30. September 1901. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt		
Besondere Bemerkungen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung		Das Anf- nnd Ahladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
	1	2	3
	4	5	6
	7	8	9
	10	11	12
	13	14	

Fortlaufende Nummer	1670	1671	1672
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Ein Tender, auf eigenen Rädern laufend	Schwefelsäure	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil 1 (Abth. B, Absch. G)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Eine Locomotive, auf eigenen Rädern laufend	via Neu-Süssenbrunn—Stadlau: Hruschau	Kirchbüchl
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Olmütz Nordbahnhof	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Triest S.B.
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Wien Nordbahnhof	Krakau transito (für Lemberg)	
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Betriebszwecken der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) bestimmt sein und mit directen, an Organe der vorbezeichneten Eisenbahn in Lemberg als Empfänger lautenden Frachtbriefen zur Beförderung gelangen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen, Anfrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzablung für mindestens das Ladegewicht der znm Transporte verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei
	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1900	vom 1. Jnli 1900 bis anf Widerruf, längstens jedoch bis 20. Angnst 1900	vom 1. Jnli 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarife	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. Anhang hiezu
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	131 Heller / 183 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	148 Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	100 Heller / 160 Heller	151 Heller *)	140 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	31 Heller / 23 Heller		8 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf den Reclamanten als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt		
Besondere Bemerkungen		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der nebenbezifferte Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte an das Gaswerk Erdberg in Wien adressirt und für dasselbe bestimmt sind	Dieser Frachtsatz gilt nur für Cement-Transporte, welche für den Bau der Localbahn Triest-Parenzo bestimmt sind, was auf den Frachtbriefen ersichtlich sein muss

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub der Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem Gaswerke Erdberg in Anrechnung.

Fortlaufende Nummer	1673	1674	1675	1676
Die Publication erfolgt von der Namen der	Südbahn-Gesellschaft k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
betheiligten Verwaltungen				
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Quarzsand	Sand	Gusseiserne Röhren	Ermässigte Eilgüter
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Pola Pola Dignano	Pöltschach	Jenbach	Niesk
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Hrastnigg Reifnigg-Fresen	Friedau	Mori	Wien E.W.A. Wien S.B. Wien St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Sendungen müssen zur Reconstruction des zum Bahnhofe Friedau führenden Gehweges bestimmt und an die Stadtgemeinde Friedau adressirt sein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf-, bezw. Abladen obliegt den Parteien. Sendungen müssen für die Anlage einer Wasserleitung in Arco bestimmt und an das Municipium dieser Stadt adressirt sein	
und gilt in der Zeit	vom 2. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 2. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	vom 2. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1900	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarif	Westungar.-Niederösterreichischer Verbandstarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	94 Heller 124 128	26 Heller	117 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	82 Heller 118 122	15 Heller	94 Heller	209 Heller incl. ungar. Steuer
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12 Heller 6 6	11 Heller	23 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Diese Ermässigungssätze finden auch bei Verwendung gedeckt gebauter Wagen Anwendung. Der Nachlass wird zur Gänze von der Südbahnstrecke Divacca—Hrastnigg, bezw. Reifnigg—Fresen getragen			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
32	Nr. 2 vom 6. Jänner Nr. 8 vom 20. Jänner Nr. 14 vom 6. Februar Nr. 29 vom 13. März Nr. 44 vom 19. April Nr. 59 vom 24. Mai Nr. 62 vom 31. Mai ex 1900	162 577 801 1066 1281 1492 1536	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Roheisen	Anina Kalán-Zeykfalva Német-Bogsán Vajda-Hunyad	diversen österreichischen Stationen	Der Giltigkeitstermin der unter den angeführten Positionen publicirten Zugeständnisse wird bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1900 ausgedehnt	
33	Nr. 68 vom 16. Juni 1900	1615	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oele, mineralische, der Pos. 0–4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Biecz, Borysław, Drohobycz etc. etc.	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező), Landesgrenze bei Beskid, Landesgrenze bei Lupków (Vidrány), Orló transit, Zwardón		In der Tabelle der Frachtsätze sind nachzutragen (mit Giltigkeit vom 1. Juli 1900 für die Dauer des Zugeständnisses):	
								Nach	
								Von	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező) / Landesgrenze bei Beskid / Landesgrenze bei Lupków (Vidrány) / Orló transit / Zwardón
									Frachtsätze in Hellern per 100 Kilogramm
								Hatna transit .	96 / 116 / 144 / 184 / 205
								Lisko-Lukawica	110 / 83 / 34 / 79 / 112
34	Nr. 61 vom 29. Mai 1900	1514	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum, roh, in Fässern oder Cisternenwagen	Biecz, Borysław, Drohobycz etc. etc.	Borysław, Drohobycz, Gieboka etc. etc.		In der Rubrik 5 (Transportstrecke) „von“ ist zwischen den Aufgabsstationen Goplice und Izkany trs. nachzutragen Hatna trs.; ferner ist in der Rubrik 5 „nach“ zwischen den Empfangsstationen Lemberg-Podzamcze und Marcinkowice nachzutragen die Station Lisko-Lukawica. Diese Ergänzungen gelten vom 1. Juni 1900 ab für die Dauer des Zugeständnisses	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
101	Nr. 66 vom 12. Juni 1900	1591	Oesterr. Nordwestbahn	St.E.G., K.F.N.B., K.k.St.B., B.N.B.	Calcinmcarbid	Wien { St.E.G. / Oe.N.W.B.	Bodenbach St.E.G. transit	der publicirte Frachtsatz von 162 Pfennigen gilt auch von Wien K.F.N.B. nach Bodenbach St.E.G. transit	
						Wien II (K.F.J.B.)	Tetschen Oe.N.W.B. transit	Tetschen Oe.N.W.B. transit	
	Nr. 67 vom 14. Juni 1900	1612	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Braunkohle	Balassa-Gyarmat	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Der Frachtsatz von 31 Hellern ist auf 91 Heller per 100 kg zu berichtigen	
	Nr. 71 vom 23. Juni 1900	1647	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche) aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Obertheile)	ausländischen Stationen	Kromau	Statt des am Schlusse der Publication angeführten Wortes „erscheint“ soll es richtig „erstreckt“ heissen	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Akademiestrasse 3.

Dachpix (Theercement).

Auskünfte, Brochuren etc. senden auf Wunsch Heilpern & Haas, Wien, I. Schulerstrasse 18.

Auf Jahre hinaus wasserdichter Conservirungsanstrich für alte und neue **Pappen-, Blech- und Holzdächer;** tropft nicht im Sommer, reisst nicht im Winter. (618)

Pix-Dachpappen,
elastisch und wetterbeständig.

Wiederverkäufer erhalten entsprechenden Rabatt.

Bahnbeamter

als ständiges Controlorgan auf den Bahnstrecken von Privat-Gesellschaft **gesucht.**

Ausführliche Offerte mit Photographiebeilage unter **„Energisch D. M. 1124“** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.** (632)

Lack-, Firniss- und Farben-Fabriken
Christoph Schramm
WIEN
Offenbach a/M. — Berlin.
Gegründet 1837. — Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke, Kutschenlacke, Schleif- und Präparationslacke, Emailfarben, Spachtelkitt, Filling up, Terebine, Siccatif, Locomotivlacke etc.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077674593